SÉNAT DU CANADA,

1924

DÉBATS

DU

SÉNAT DU CANADA

1924

RAPPORT OFFICIEL

TROISIÈME SESSION, QUATORZIÈME PARLEMENT—14-15 GEORGE V

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1924
75479—1½

SÉNATEURS DU CANADA

PAR ORDRE D'ANCIENNETÉ

MARS 1924

L'HONORABLE HEWITT BOSTOCK, C.P., PRÉSIDENT

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES
Les honorables messieurs		
JOSEPH BOLDUC, C.P.	Lauzon	Saint-Victor de Tring, Qué.
PASCAL POIRIER	Acadie	Shédiac, N.-B.
SIR JAMES ALEXANDER LOUGHEED, K.C.M.G., C.P.	Calgary	Calgary, Alta.
HIPPOLYTE MONTPLAISIR	Shawinigan	Trois-Rivières, Qué.
ALFRED A. THIBAUDEAU	De la Vallière	Montréal, Qué.
GEORGE GERALD KING	Queens	Chipman, N.-B.
RAOUL DANDURAND, C.P.	De Lorimier	Montréal, Qué.
JOHN YEO	Prince est	Port Hill, I.P.-E.
JOSEPH P. B. CASGRAIN	De Lanaudière	Montréal, Qué.
ROBERT WATSON	Portage-la-Prairie	Portage-la-Prairie, Man.
GEORGE MCHUGH	Victoria, (O.)	Lindsay, Ont.
FREDERICK L. BÉIQUE	De Salaberry	Montréal, Qué.
JOSEPH H. LEGRIS	Repentigny	Louiseville, Qué.

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES
Les honorables messieurs		
Jules Tessier	De la Durantaye	Québec, Qué.
L. O. David	Mille Iles	Montréal, Qué.
Henry J. Cloran	Victoria	Montréal, Qué.
William Mitchell	Wellington	Drummondville, Qué.
Hewitt Bostock, C.P. (Président)	Kamloops	Monte Creek, C.-A.
James H. Ross	Moose Jaw	Moose Jaw, Sask.
L. George De Veber	Lethbridge	Lethbridge, Alta.
George C. Dessaulles	Rougemont	Saint-Hyacinthe, Qué.
Napoléon A. Belcourt, C.P.	Ottawa	Ottawa, Ont.
Edward Matthew Farrell	Liverpool	Liverpool, N.-E.
William Roche	Halifax	Halifax, N.-E.
Louis Lavergne	Kennebec	Arthabaska, Qué.
Joseph M. Wilson	Sorel	Montréal, Qué.
Benjamin C. Prowse	Charlottetown	Charlottetown, I.P.-E.
Rufus Henry Pope	Bedford	Cookshire, Qué.
John W. Daniel	Saint-Jean	Saint-John, N.-B.
George Gordon	Nipissingue	North-Bay, Ont.
Nathaniel Curry	Amherst	Amherst, N.-E.
William B. Ross	Middleton	Middleton, N.-E.
Edward L. Girroir	Antigonish	Antigonish, N.-E.
Patrick C. Murphy	Tignish	Tignish, I.P.-E.
Ernest D. Smith	Wentworth	Winona, Ont.
Alexander McCall	Norfolk	Simcoe, Ont.
James J. Donnelly	Bruce Sud	Pinkerton, Ont.
Charles Philippe Beaubien	Montarville	Montréal, Qué.
John McLean	Souris	Souris, I.P.-E.
John Stewart McLennan	Sydney	Sydney, N.-E.
William Henry Sharpe	Manitou	Manitou, Man.
Gideon D. Robertson, C.P.	Welland	Welland, Ont.
George Lynch-Staunton	Hamilton	Hamilton, Ont.
Charles E. Tanner	Pictou	Pictou, N.-E.
Thomas Jean Bourque	Richibuctou	Richibuctou, N.-B.

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES
Les honorables messieurs		
Henry W. Laird	Regina	Regina, Sask.
Albert E. Planta	Nanaïmo	Nanaïmo, C.-A.
George W. Fowler	Kings et Albert	Sussex, N.-B.
Richard Blain	Peel	Brampton, Ont.
John Henry Fisher	Brant	Paris, Ont.
Lendrum McMeans	Winnipeg	Winnipeg, Man.
David Ovide L'Espérance	Golfe	Québec, Qué.
George Green Foster	Alma	Montréal, Qué.
Richard Smeaton White	Inkerman	Montréal, Qué.
Aimé Bénard	St-Boniface	Winnipeg, Man.
George Henry Barnard	Victoria	Victoria, C.-A.
Wellington B. Willoughby	Moose Jaw	Moose Jaw, Sask.
James Davis Taylor	New Westminster	New Westminster, C.-A.
Frederic L. Schaffner	Boissevain	Boissevain, Man.
William H. Bennett	Simcoe, E.	Midland, Ont.
George Henry Bradbury	Selkirk	Selkirk, Man.
Edward Michener	Red Deer	Red Deer, Alta.
William James Harmer	Edmonton	Edmonton, Alta.
Irving R. Todd	Charlotte	Milltown, N.-B.
John Webster	Brockville	Brockville, Ont.
Robert A. Mulholland	Port Hope	Port-Hope, Ont.
Pierre Edouard Blondin, C.P.	Laurentides	Montréal, Qué
Michael J. O'Brien	Renfrew	Renfrew, Ont.
John G. Turriff	Assiniboia	Ottawa, Ont.
Gerald Verner White	Pembroke	Pembroke, Ont.
Thomas Chapais	Granville	Québec, Qué.
Lorne C. Webster	Stadacona	Montréal, Qué.
John Stanfield	Colchester	Truro, N.-E.
John Anthony McDonald	Shédiac	Shédiac, N.-B.
William Griesbach, C.B., C.M.G., etc	Edmonton	Edmonton, Alta.
John McCormick	Sydney Mines	Sydney Mines, N.-E.
Très Hon. George E. Foster, C.P., G.C.M.G.	Ottawa	Ottawa, Ont.
John D. Reid, C.P.	Grenville	Prescott, Ont.
James A. Calder, C.P.	Saltcoats	Regina, Sask.

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES
Les honorables messieurs		
Robert F. Green	Kootenay	Victoria, C.-A.
Archibald B. Gillis	Saskatchewan	Whitewood, Sask.
Sir Edward Kemp, C.P., K.C.M.G	Toronto	Toronto, Ont.
Archibald H. Macdonell, C.M.G	Toronto, Sud	Toronto, Ont.
Frank B. Black	Westmoreland	Sackville, N.-B.
Sanford J. Crowe	Burrard	Vancouver, C.-A.
Peter Martin	Halifax	Halifax, N.-E.
Archibald Blake McCoig	Kent (O.)	Chatham, Ont.
Arthur C. Hardy	Leeds	Brockville, Ont.
Frederick F. Pardee	Lambton	Sarnia, Ont.
Gustave Boyer	Rigaud	Rigaud, Qué.
Onésiphore Turgeon	Gloucester	Bathurst, N.-B.
Sir Allen Bristol Aylesworth, C.P. K.C.M.G	North York	Toronto, Ont.
Jean Léon Coté	Athabaska	Edmonton, Alta.
Andrew Haydon	Lanark	Ottawa, Ont.
Clifford W. Robinson	Moncton	Moncton, N.-B.

SÉNATEURS DU CANADA

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

1924

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES
Les honorables messieurs		
AYLESWORTH, SIR ALLEN, C.P., K.C.M.G.	North York	Toronto, Ont.
BARNARD, G. H.	Victoria	Victoria, C.-A.
BEAUBIEN, C. P.	Montarville	Montréal, Qué.
BÉIQUE, F. L.	De Salaberry	Montréal, Qué.
BELCOURT, N. A., C.P.	Ottawa,	Ottawa, Ont.
BÉNARD, A.	Saint-Boniface	Winnipeg, Man.
BENNETT, W. H.	Simcoe, E.	Midland, Ont.
BLACK, F. B.	Westmoreland	Sackville, N.-B.
BLAIN, R.	Peel	Brampton, Ont.
BLONDIN, P. E., C.P.	Laurentides	Montréal, Qué.
BOLDUC, J., C.P.	Lauzon	Saint-Victor de Tring, Qué.
BOSTOCK, H., C.P. (Président)	Kamloops	Monte Creek, C.-A.
BOURQUE, T. J.	Richibuctou	Richibuctou, N.-B.
BOYER, G.	Rigaud	Rigaud, Qué.
BRADBURY, G. H.	Selkirk	Selkirk, Man.
Calder, J. A., C.P.	Saltcoats	Regina, Sask.
CASGRAIN, J. P. B.	De Lanaudière	Montréal, Qué.
CHAPAIS, T.	Granville	Québec, Qué.
CLORAN, H. J.	Victoria	Montréal, Qué.
CÔTÉ, J. L.	Athabaska	Edmonton, Alta.
CROWE, S. J.	Burrard	Vancouver, C.-A.
CURRY, N.	Amherst	Amherst, N.-E.
DANDURAND, R., C.P.	De Lorimier	Montréal, Qué.
DANIEL, J. W.	Saint-Jean	Saint-Jean, N.-B.
DAVID, L. O.	Mille-Iles	Montréal, Qué.
DESSAULLES, G. C.	Rougemont	Saint-Hyacinthe, Qué.
DE VEBER, L. G.	Lethbridge	Lethbridge, Alta.
DONNELLY, J. J.	South Bruce	Pinkerton, Ont.

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES
Les honorables messieurs		
FARRELL, E. M.	Liverpool	Liverpool, N.-E.
FISHER, J. H.	Brant	Paris, Ont.
FOSTER, G. G.	Alma	Montréal, Qué.
FOSTER, Très Hon. GEORGE E., C.P., G.C.M.G.	Ottawa	Ottawa, Ont.
FOWLER, G. W.	Kings et Albert	Sussex, N.-B.
GILLIS, A. B.	Saskatchewan	Whitewood, Sask.
GIRROIR, E. L.	Antigonish	Antigonish, N.-E.
GORDON, G.	Nipissingue	North-Bay, Ont.
GREEN, R. F.	Kootenay	Victoria, C.-A.
GRIESBACH, W.A., C.B., C.M.G., etc.	Edmonton	Edmonton, Alta.
HAYDON, R.	Lanark	Ottawa, Ont.
HARDY, A. C.	Leeds	Brockville, Ont.
HARMER, W. J.	Edmonton	Edmonton, Alta.
KEMP, SIR EDWARD, C.P., K.C.M.G.	Toronto	Toronto, Ont.
KING, G. G.	Queen's	Chipman, N.-B.
LAIRD, H. W.	Regina	Regina, Sask.
LAVERGNE, L.	Kennebec	Arthabaska, Qué.
LEGRIS, J. H.	Repentigny	Louiseville, Qué.
L'ESPÉRANCE, D. O.	Golfe	Québec, Qué.
LOUGHEED, SIR JAMES A., C.P., K.C.M.G.	Calgary	Calgary, Alta.
LYNCH-STAUNTON, G.	Hamilton	Hamilton, Ont.
MACDONELL, A. H., C.M.G., etc.	Toronto, Sud	Toronto, Ont.
MARTIN, P.	Halifax	Halifax, N.-E.
MCCALL, A.	Norfolk	Simcoe, Ont.
MCCOIG, A. B.	Kent (O.)	Chatham, Ont.
MCCORMICK, J.	Sydney Mines	Sydney, Mines, N.-E.
MCDONALD, J. A.	Shédiac	Shédiac, N.-B.
MCHUGH, G.	Victoria, (O.)	Lindsay, Ont.
MCLEAN, J.	Souris	Souris, I.P.-E.
MCLENNAN, J. S.	Sydney Mines	Sydney, N.-E.
MCMEANS, L.	Winnipeg	Winnipeg, Man.
MICHENER, E.	Red Deer	Red Deer, Alta.
MITCHELL, W.	Wellington	Drummondville, Qué.
MONTPLAISIR, H.	Shawinigan	Trois-Rivières, Qué.
MULHOLLAND, R. A.	Port-Hope	Port-Hope, Ont.
MURPHY, P. C.	Tignish	Tignish, I.P.-E.

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES
Les honorables messieurs		
O'Brien, M. J.	Renfrew	Renfrew, Ont.
Pardee, F. F.	Lambton	Sarnia, Ont.
Planta, A. E.	Nanaïmo	Nanaïmo, C.-A.
Poirier, P.	Acadie	Shédiac, N.-B.
Pope, R. H.	Bedford	Cookshire, Qué.
Prowse, B. C.	Charlottetown	Charlottetown, I.P.-E.
Reid, J. D., C.P.	Grenville	Prescott, Ont.
Robertson, G. D., C.P.	Welland	Welland, Ont.
Robinson	Moncton	Moncton, N.-B.
Roche, W.	Halifax	Halifax, N.-E.
Ross, J. H.	Moose Jaw	Moose Jaw, Sask.
Ross, W. B.	Middleton	Middleton, N.-E.
Schaffner, F. L.	Boissevain	Boissevain, Man.
Sharpe, W. H.	Manitou	Manitou, Man.
Smith, E. D.	Wentworth	Winona, Ont.
Stanfield, J.	Colchester	Truro, N.-E.
Tanner, C. E.	Pictou	Pictou, N.-E.
Taylor, J. D.	New Westminster	New Westminster, C.-A.
Tessier, Jules	De la Durantaye	Québec, Qué.
Thibaudeau, A. A.	De la Vallière	Montréal, Qué.
Todd, I. R.	Charlotte	Milltown, N.-B.
Turgeon, O.	Gloucester	Bathurst, N.-B.
Turriff, J. G.	Assiniboia	Ottawa, Ont.
Watson, R.	Portage-la-Prairie	Portage-la-Prairie, Man.
Webster, J.	Brockville	Brockville, Ont.
Webster, L. C.	Stadacona	Montréal, Qué.
White, R. S.	Inkerman	Montréal, Qué.
White, G. V.	Pembroke	Pembroke, Ont.
Willoughby, W. B.	Moose Jaw	Moose Jaw, Sask.
Wilson, J. M.	Sorel	Montréal, Qué.
Yeo, J.	Prince E.	Port-Hill, I.P.-E.

SÉNATEURS DU CANADA

PAR PROVINCES

ONTARIO—24

	SÉNATEURS	RÉSIDENCES
	Les honorables messieurs	
1	George McHugh	Lindsay.
2	Napoléon A. Belcourt, C.P.	Ottawa.
3	George Gordon	North-Bay.
4	Ernest D. Smith	Winona.
5	Alexander McCall	Simcoe.
6	James J. Donnelly	Pinkerton.
7	George Lynch-Staunton	Hamilton.
8	Gideon D. Robertson, C.P.	Welland.
9	Richard Blain	Brampton.
10	John Henry Fisher	Paris.
11	William H. Bennett	Midland.
12	John Webster	Brockville.
13	Robert A. Mulholland	Port-Hope.
14	Michael J. O'Brien	Renfrew.
15	Gerald Verner White	Pembroke.
16	John D. Reid, C.P.	Prescott.
17	Le Très Hon. Sir Geo. E. Foster, C.P., G.C.M.G.	Ottawa.
18	Sir Edward Kemp, C.P., K.C.M.G.	Toronto.
19	Archibald H. Macdonell, C.M.G., etc.	Toronto.
20	Archibald Blake McCoig	Chatham.
21	Arthur C. Hardy	Brockville.
22	Frederick F. Pardee	Sarnia.
23	Sir Allen Bristol Aylesworth, C.P., K.C.M.G.	Toronto.
24	Andrew Haydon	Ottawa.

QUÉBEC—24

	SÉNATEURS	DIVISIONS ÉLECTORALES	RÉSIDENCES
	Les honorables messieurs		
1	Joseph Bolduc, C.P.	Lauzon	Saint-Victor de Tring.
2	Hippolyte Montplaisir	Shawinigan	Trois-Rivières.
3	Alfred A. Thibaudeau	De la Vallière	Montréal.
4	Raoul Dandurand, C.P.	De Lorimier	Montréal.
5	Joseph P. B. Casgrain	De Lanaudière	Montréal.
6	Frederick L. Béique	De Salaberry	Montréal,
7	Joseph H. Legris	Repentigny	Louiseville.
8	Jules Tessier	De la Durantaye	Québec.
9	L. O. David	Mille-Iles	Montréal.
10	Henry J. Cloran	Victoria	Montréal.
11	William Mitchell	Wellington	Drummondville.
12	George C. Dessaulles	Rougemont	Saint-Hyacinthe.
13	Louis Lavergne	Kennebec	Arthabaska.
14	Joseph M. Wilson	Sorel	Montréal.
15	Rufus H. Pope	Bedford	Cookshire.
16	Charles Philippe Beaubien	Montarville	Montréal.
17	David Ovide L'Espérance	Golfe	Québec.
18	George Green Foster	Alma	Montréal.
19	Richard Smeaton White	Inkerman	Montréal.
20	Pierre Edouard Blondin, C.P.	Laurentides	Montréal.
21	Thomas Chapais	Granville	Québec.
22	Lorne C. Webster	Stadacona	Montréal.
23	Gustave Boyer	Rigaud	Rigaud.
24	.....	.....	.....

NOUVELLE-ÉCOSSE—10

	SÉNATEURS	RÉSIDENCES
	Les honorables messieurs	
1	Edward M. Farrell	Liverpool.
2	William Roche	Halifax.
3	Nathaniel Curry	Amherst.
4	William B. Ross	Middleton.
5	Edward L. Girroir	Antigonish.
6	John S. McLennan	Sydney.
7	Charles E. Tanner	Pictou.
8	John Stanfield	Truro.
9	John McCormick	Sydney Mines
10	Peter Martin	Halifax.

NOUVEAU-BRUNSWICK—10

	Les honorables messieurs	
1	Pascal Poirier	Shédiac.
2	George Gerald King	Chipman.
3	John W. Daniel	Saint-Jean.
4	Thomas Jean Bourque	Richibuctou.
5	George W. Fowler	Sussex.
6	Irving R. Todd	Milltown.
7	John Anthony McDonald	Shédiac.
8	Frank B. Black	Sackville.
9	Onésiphore Turgeon	Bathurst.
10	Clifford W. Robinson	Moncton

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD—4

	Les honorables messieurs	
1	John Yeo	Port-Hill.
2	Benjamin C. Prowse	Charlottetown.
3	Patrick C. Murphy	Tignish.
4	John McLean	Souris.

COLOMBIE-ANGLAISE—6

	SÉNATEURS	RÉSIDENCES
	Les honorables messieurs	
1	HEWITT BOSTOCK, C.P. (Président)	Monte-Creek.
2	ALBERT E. PLANTA	Nanaïmo.
3	GEORGE HENRY BARNARD	Victoria.
4	JAMES DAVIS TAYLOR	New Westminster.
5	ROBERT F. GREEN	Victoria.
6	SANFORD J. CROWE	Vancouver.

MANITOBA—6

	Les honorables messieurs	
1	ROBERT WATSON	Portage-la-Prairie.
2	WILLIAM H. SHARPE	Manitou.
3	LENDRUM MCMEANS	Winnipeg.
4	AIMÉ BÉNARD	Winnipeg.
5	FREDERICK L. SCHAFFNER	Winnipeg.
6	GEORGE HENRY BRADBURY	Selkirk.

SASKATCHEWAN—6

	Les honorables messieurs	
1	JAMES H. ROSS	Moose Jaw
2	HENRY W. LAIRD	Regina.
3	WELLINGTON B. WILLOUGHBY	Moose Jaw.
4	JOHN G. TURRIFF	Ottawa.
5	JAMES A. CALDER, C.P.	Regina.
6	ARCHIBALD B. GILLIS	Whitewood.

ALBERTA—6

	SÉNATEURS	ADRESSES
	Les honorables messieurs	
1	Sir James Alexander Lougheed, K.C.M.G., C.P.	Calgary.
2	L. George De Veber	Lethbridge.
3	Edward Michener	Red-Deer.
4	William James Harmer	Edmonton.
5	William A. Griesbach, C.B., C.M.G., etc.	Edmonton.
6	Jean Léon Côté	Edmonton.

DÉBATS

DU

SÉNAT DU CANADA

TROISIÈME SESSION DU QUATORZIÈME PARLEMENT DU CANADA, CONVOQUÉ POUR L'EXPÉDITION DES AFFAIRES, LE JEUDI, VINGT-HUITIÈME JOUR DU MOIS DE FÉVRIER, MIL NEUF CENT VINGT-QUATRE, DANS LA QUATORZIÈME ANNÉE DU RÈGNE DE

Sa Majesté le Roi George V

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 28 février 1924.

En vertu d'une proclamation du Gouverneur général, le Parlement du Canada se réunit aujourd'hui pour l'expédition des affaires.

Le Sénat s'assemble à deux heures et demie de l'après-midi.

PRESENTATION D'UN NOUVEAU SENATEUR

L'honorable Jean Léon Côté, d'Edmonton, Alberta, est présenté par l'honorable M. Dandurand et l'honorable M. de Veber.

OUVERTURE DE LA SESSION

L'honorable président du Sénat annonce qu'il a reçu un message du Gouverneur général l'informant que Son Excellence se rendra à la Chambre du Sénat, aujourd'hui, à trois heures, pour ouvrir officiellement la session du Parlement.

Le Sénat s'ajourne à loisir.

DISCOURS DU TRONE

A trois heures, Son Excellence le Gouverneur général se rend à la salle du Sénat, et prend place au trône. Son Excellence requiert la présence des membres de la Chambre des communes, et ceux-ci étant venus avec leur président, il plaît à Son Excellence de prononcer le discours suivant pour commencer la troisième session du quatorzième parlement du Dominion du Canada:

Honorables messieurs du Sénat,

Messieurs les membres de la Chambre des Communes,

Les preuves sont nombreuses de l'accroissement de la prospérité et je suis heureux de pouvoir vous en féliciter. Bien que la situation économique générale reflète encore les conséquences de la guerre mondiale, les résultats de la production, du commerce, des transports, de la main-d'œuvre et des finances publiques ont progressé favorablement et d'une manière uniforme dans tout le Dominion. L'état de l'emploi de la main-d'œuvre en général s'est amélioré sensiblement. Le volume des affaires n'a cessé d'augmenter. Le pays doit se réjouir surtout de l'expansion remarquable de ses revenus publics et de la diminution de ses dépenses.

Je suis persuadé qu'une réduction des impôts et du coût de production et de transport, de manière à encourager le placement de capitaux dans les entreprises industrielles et à attirer en grand nombre les colons vers notre Dominion, constituent tout ce qui est nécessaire pour effectuer un progrès économique jusqu'ici sans égal.

Mes ministres sont fortement d'avis qu'une diminution des impôts est de la plus haute importance et, qu'à cette fin, les efforts accomplis déjà pour joindre, à une stricte économie dans l'administration des services publics, une forte réduction des dépenses publiques, devraient être déployés davantage dans toutes les sphères possibles. Ceci s'impose d'autant plus que la marge des dépenses contrôlables dans les limites de laquelle l'économie peut être pratiquée est nécessairement restreinte. Mes Ministres croient, cependant, qu'en vertu de l'économie effectuée déjà, ils pourront, à la fin du présent exercice budgétaire, annoncer au pays que, pour la première fois depuis 1912-1913, le budget national a été équilibré. Ils sont d'avis de plus que lorsque le budget pour le prochain exercice financier aura été présenté, on constatera que le rapport entre les revenus publics et les dépenses publiques est tel qu'il justifie une diminution immédiate des impôts.

De l'avis du Gouvernement, cette diminution des impôts, tel qu'il serait possible de l'effectuer, devrait porter principalement sur la diminution du coût des instruments de production dans les industries qui s'appuient sur les ressources naturelles du Dominion. Cela contribuerait sensiblement au progrès de nos ressources naturelles, et, par suite d'une production moins dispendieuse, contribuerait également à diminuer le coût de la vie.

Il sera présenté une loi prescrivant la fusion, sous un seul administrateur, des services de perception du revenu de l'Etat. Il est proposé également de constituer un Conseil qui étudiera et approfondira les divers modes de taxation dans le but de simplifier et de perfectionner le système actuel.

ÉDITION REVISÉE

L'unité nationale, non moins que la prospérité nationale, dépend de l'élimination de ces obstacles qui ont eu pour effet de désunir l'Ouest de l'Est canadien et d'empêcher l'établissement en permanence sur la terre. Sous ce rapport, les problèmes les plus saillants sont ceux qui ont trait au réajustement du tarif et à la mise sur le marché des produits agricoles et autres produits naturels.

La stabilisation et le contrôle des taux de fret sur le grain provenant de la tête des Grands Lacs et dirigé vers les ports océaniques canadiens et de là à Liverpool, sont l'objet de la plus minutieuse attention. Il faut espérer que le rapport de la Commission royale d'Enquête sur les grains, autorisée à la dernière session pour étudier la question de la manutention et de la mise sur le marché du grain, sera prêt à être soumis au Parlement pendant la présente session, et qu'une loi appuyée sur ses recommandations pourra vous être présentée.

Il est très important d'activer le perfectionnement de nos magnifiques voies navigables de transport à l'intérieur: ceci aura pour résultat de réduire les taux de transport pour les produits de la ferme dans l'Ouest de même que pour les produits miniers, forestiers et des diverses industries de l'Est. Afin d'aider à la réalisation de ce but, on poursuit activement les travaux du nouveau canal à eau profonde Welland.

Un nouvel échange de correspondance a eu lieu entre mon Gouvernement et le Gouvernement des Etats-Unis au sujet de la voie navigable du Saint-Laurent. De l'avis de mes conseillers, l'importance de cette question est telle qu'on devrait instituer une plus ample enquête avant de prendre une décision définitive au sujet des projets qui ont été mis à l'étude.

L'importante question de l'Assurance maritime en ce qu'elle a trait à nos ports; l'uniformisation permanente du taux sur la farine canadienne et le retranchement des disparités dans les taux océaniques sur d'autres produits canadiens sont actuellement à l'étude.

Afin de stimuler l'élevage des bestiaux dans le Dominion et de procurer à l'agriculture des bienfaits directs, le Gouvernement s'est appliqué à obtenir un taux de transport moins élevé sur tous les bestiaux expédiés du Canada.

Des efforts encore plus grands seront accomplis pour poursuivre la politique du commerce canadien par les ports canadiens.

L'amélioration sensible qui s'est produite dans les finances du réseau des chemins de fer Nationaux canadiens est particulièrement satisfaisante et promet beaucoup.

La Commission fédérale du combustible a été constituée pour faire une étude et des recommandations sur le développement de nos ressources houillères, aux fins de rendre le Canada indépendant, autant que possible, des sources étrangères d'approvisionnement. Les enquêtes poursuivies par cette commission ont déjà produit des résultats importants, et une loi destinée à encourager la production canadienne sera soumise à votre considération.

Les modifications apportées à la Loi des Banques lors de la dernière revision décennale faite au cours de la session dernière, ont procuré de meilleures garanties au public dans les opérations de banque; la sagesse de ces modifications s'est déjà amplement manifestée. Les déposants de la Home Bank ont demandé le remboursement du montant de leurs pertes, et, dans leur requête, ils ont fait des représentations que mes conseillers ont jugées tellement importantes qu'elles justifiaient une enquête pleine et entière. A cette fin une Commission a été nommée pour étudier à fond les déclarations faites par ces requérants.

Le projet de loi de Redistribution, de la dernière session, concernant la représentation de la Chambre des Communes, sera présenté de nouveau prochainement. Parmi les modifications projetées à la Loi des élections fédérales, il s'en trouvera une prescrivant l'emploi du vote transférable dans les circonscriptions électorales d'un seul membre.

Des projets de loi seront de nouveau soumis, relativement à la construction de lignes sur le réseau des Chemins de fer Nationaux canadiens, à la Loi d'enquête en matière de différends industriels, et aux paris aux courses.

Votre attention sera également attirée sur des modifications projetées de la Loi des rentes viagères servies par l'Etat, afin de prescrire un encouragement supplémentaire dans la pratique de l'économie et du soutien personnel, et sur des modifications de la Loi de Milice concernant l'appel de la milice pour aider le pouvoir civil.

La Conférence Impériale et la Conférence Economique Impériale, tenues à Londres au mois d'octobre et novembre derniers, entre des représentants du gouvernement du Royaume-Uni et des Dominions britanniques et de l'Inde, ont étudié plusieurs questions qui intéressent l'Empire entier. Les rapports des procédures des deux conférences seront soumis au Parlement.

Membres de la Chambre des communes:

Les comptes publics pour le dernier exercice financier et les prévisions budgétaires pour l'exercice qui commence seront soumis prochainement.

Vous remarquerez que dans la préparation des prévisions budgétaires, mes conseillers ont senti la nécessité de continuer la politique de stricte économie au sujet des services publics et des travaux publics et de remettre, jusqu'au moment où une réduction des impôts aura été effectuée, quelques entreprises dont la considération, aussitôt que possible, est manifestement dans l'intérêt public.

Honorables membres du Sénat:

Membres de la Chambre des Communes:

Les perspectives d'une moisson exceptionnelle, si brillantes à la fin de la dernière session, se sont plus que réalisées. Des renseignements sur la récolte de 1923 indiquent qu'elle a été la plus abondante dans l'histoire du Canada. En vous invitant de nouveau à considérer soigneusement les questions importantes qui solliciteront votre attention, je prie la Divine Providence, qui a ainsi favorisé notre pays, de guider et de bénir vos délibérations.

Son Excellence le Gouverneur général se retire, et, après le départ des membres de la Chambre des communes, le Sénat continue sa séance.

Prières.

BILL DES CHEMINS DE FER

L'honorable M. DANDURAND dépose un projet de loi intitulé: Loi des chemins de fer.

PRISE EN CONSIDERATION DU DISCOURS DE SON EXCELLENCE

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, il est ordonné que le discours de Son Excellence le Gouverneur général soit pris en considération mardi prochain.

COMITE DES USAGES, COUTUMES ET PRIVILEGES

L'honorable M. DANDURAND propose:

Que tous les sénateurs présents pendant cette session, composent un comité pour prendre en considération les usages et coutumes du Sénat et les privilèges du Par-

lement et qu'il soit permis au dit comité de s'assembler dans cette Chambre quand et comme il le jugera nécessaire.

COMITE DE SELECTION

L'honorable M. DANDURAND propose que les honorables sénateurs sir James Lougheed, Belcourt, Barnard, Daniel, Prowse, Robertson, Tanner, Watson, Willoughby et le proposant constituent un comité de sélection pour désigner les senateurs devant faire partie des divers comités permanents durant la présente session.

Le Sénat s'ajourne à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mardi, 4 mars 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

COMITE DE SELECTION

L'honorable M. DANDURAND propose:

Que conformément à la règle 77, les honorables sénateurs sir James Lougheed, Belcourt, Barnard, Daniel, Prowse, Robertson, Tanner, Watson, Willoughby et le proposant constituent un comité de sélection pour désigner les sénateurs devant faire partie des divers comités permanents durant la présente session; et de faire le plus tôt possible rapport des noms désignés.

La motion est agréée.

COMITE DU SERVICE PUBLIC

L'honorable M. DANDURAND propose:

1. Qu'un comité spécial de cette Chambre soit institué à faire enquête et, lorsqu'il y aura lieu, faire rapport sur:

(a) L'efficacité du service civil;

(b) Le nombre de personnes employées dans chaque service des divers départements, et l'endroit où ces personnes sont employées;

(c) La possibilité de réduire ce nombre d'employés de façon à réaliser une économie sans compromettre l'efficacité du service;

(d) Généralement, toutes les questions ou affaires touchant aux points indiqués ci-dessus.

2. Que ce comité spécial soit composé des honorables messieurs Béique, Belcourt, Bennett, Black, Bradbury, Calder, Hardy, McCoig, Pardee, Robertson, Ross (Moose Jaw), Ross (Middleton), Turgeon, Watson, White (Inkerman), et l'auteur de la motion.

3. Que ce comité soit autorisé à faire comparaître des personnes et à faire produire des documents, et à requérir, pour ses écritures, l'aide qui lui sera nécessaire pour mener à bien son enquête.

Il dit: Mes honorables collègues se souviennent sans doute qu'au cours du débat qui eut lieu dans cette Chambre au sujet du bill des subsides, dans les dernières heures de la dernière session, j'ai dit qu'il me paraissait probable que les ministères du gouvernement étaient encombrés de fonctionnaires publics. Je faisais part à cette honorable Chambre de certaines opinions qui étaient, sinon énoncées par d'autres collègues, au moins partagées par eux. Je dis que c'était notre devoir d'instituer une enquête en la matière, et je donnai avis qu'à la présente session, je déposerais une motion pour nommer un comité d'enquête. Depuis lors, j'ai fait savoir à tous les sous-ministres que cette enquête aurait lieu, ou du moins que je demanderais au Sénat de la tenir, et qu'ils seraient requis de présenter un mémoire contenant le nombre de fonctionnaires et d'employés dans leurs départements respectifs depuis un certain nombre d'années, et de donner les raisons et les causes de l'augmentation des employés, si telle augmentation s'est produite.

La plupart des sous-ministres m'ont répondu qu'ils allaient préparer ou qu'ils avaient préparé des mémoires pour répondre aux questions que pourrait leur poser le Sénat.

Depuis que cet avis a été donné, le public a appris que la commission des vérificateurs instituée par un Acte du Parlement durant la dernière session, serait priée de faire une étude minutieuse du rouage administratif pour essayer de réduire le personnel, et partant, les dépenses. Cette annonce aurait pu nous justifier de rester cois et d'attendre le travail de la commission, mais après mûre réflexion, j'ai décidé de demander au Sénat de procéder à l'enquête.

Si le comité est nommé, j'ignore quelle sera l'étendue de ses recherches. Il me semble que son travail devrait se limiter à la question du surnombre de fonctionnaires dans les ministères. Il y trouvera toute la besogne voulue pour le moment. S'il allait s'aventurer dans l'étude des salaires, je crois qu'il entreprendrait trop pour commencer. Dans tous les cas, le Sénat ou le comité devra se prononcer sur ce point. L'étude de la question des traitements comprendrait le travail fait par chaque employé et ce qui constituerait une rémunération équitable de ce travail. Je ne m'oppose nullement à ce que nos employés dans toute l'étendue du Canada reçoivent un traitement proportionné à leur travail,—c'est-à-dire un traitement égal à celui donné pour le même travail en dehors du service public.

Mon premier souci est de savoir si nous avons sur notre liste de salariés des milliers d'hommes dont les services ne sont pas requis. Je sais qu'un certain malaise s'est produit parmi les fonctionnaires publics lorsqu'ils ont appris que cette enquête aurait lieu et que le

personnel des ministères serait réduit. La commission des vérificateurs devra nous indiquer les moyens à prendre pour diminuer le nombre des employés. L'on nous annonce la déposition prochaine d'un projet de loi de retraite. Ce comité du Sénat et la commission des vérificateurs peuvent juger à propos de mettre à la retraite certains des plus anciens fonctionnaires, et ils peuvent aussi congédier plusieurs employés plus jeunes dont les services sont devenus inutiles et qui pourront trouver de l'emploi ailleurs.

J'ai préparé avec l'aide de mon honorable ami le leader de l'autre côté de la Chambre (l'honorable sir James Lougheed) une liste des membres du comité que nous proposons de nommer. J'y avais d'abord mis mon nom, mais je l'ai ensuite retranché pour deux raisons. Mes honorables collègues connaissent le travail incombant au représentant du gouvernement dans cette Chambre, la lourde tâche qui lui est imposée par l'étude des bills qui doivent être présentés dans cette enceinte et dont la plupart ne nous arrivent que dans les deux derniers mois de la session. Je sens que je ne pourrais suivre assidûment les travaux du comité et participer équitablement à ses décisions. Il peut être aussi préférable qu'aucun membre du comité ne soit un ministre du cabinet auquel seront présentés les recommandations de tel comité. Les membres du comité seront aussi plus libres dans leurs décisions s'ils n'ont parmi eux un membre du gouvernement. Voici les noms de ceux que je propose comme membres du comité: le honorables messieurs Bélque, Belcourt, Bennett, Black, Bradbury, Calder, Hardy, McCoig, Pardee, Robertson, Ross (Moose Jaw), Ross (Middleton), Turgeon, Watson et White (Inkerman).

Permettez-moi d'ajouter que le comité pourra non seulement faire subir aux sous-ministres un interrogatoire principal ou contradictoire, mais il pourra encore, à son gré, puiser à d'autres sources de renseignements. L'information ainsi recueillie pourra faciliter beaucoup le travail du comité des vérificateurs.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, j'aimerais à vous dire un mot au sujet d'une remarque faite par l'honorable leader du gouvernement en présentant sa motion. Il s'agit de savoir s'il vaut mieux ou non qu'un ministre du gouvernement fasse partie du comité. Ce point me semble assez important. Le proposant a cru devoir inclure mon nom sur la liste des membres du comité, et comme j'ai fait partie d'un gouvernement qui a tenté de réorganiser le service public, je crois que le gouvernement actuel ne devrait pas refuser de prendre sa part de responsabilité dans cette enquête en s'abstenant de nommer un membre du cabinet sur le comité.

Je me rappelle fort bien que l'ancien gouvernement adopta des mesures pour rendre l'administration publique plus compétente et plus économique et que ces mesures furent l'objet de sévères critiques. Depuis, on défit ce qui avait été fait et qui peut-être n'aurait jamais dû être fait. L'enquête établira s'il était bon d'en agir ainsi. Je crois qu'aucun membre de l'ancien gouvernement ne devrait faire partie du comité à moins que des membres du gouvernement actuel n'en fassent aussi partie. Je suggère donc humblement que mon nom et celui de l'honorable M. Calder soient retranchés du comité, ou bien que l'on y ajoute celui d'un membre du présent gouvernement, et, de préférence, celui du leader du gouvernement dans cette Chambre.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai donné les raisons pour lesquelles je croyais devoir rester en dehors du comité mais je n'ai jamais eu l'intention de me dérober à mes responsabilités. Je crois que tous, dans un mouvement d'ensemble, nous devrions mettre l'épaule à la roue et tenter un effort pour réduire les dépenses du gouvernement. Je ne puis suivre assidûment les travaux du comité, mais je consentirai volontiers à en faire partie, si l'on croit que c'est mieux.

L'honorable M. ROSS: Le leader du gouvernement voudra-t-il me dire si le comité aura le droit de s'enquérir de l'utilité d'une institution quelconque et d'en recommander la suppression? Par exemple, il y a dans tout le pays, des bureaux appartenant à la division du Receveur général. Un de ces bureaux existe à Halifax et deux ou trois commis y travaillent. La plus grande partie du travail fait autrefois par ces commis est maintenant accompli par les banques chartrées, et je crois que ces bureaux devraient être supprimés.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est l'affaire du comité.

L'hon. M. ROSS: Le comité peut-il examiner la chose et recommander l'abolition de ces intitutions?

L'honorable M. DANDURAND: Je peux certainement répondre dans l'affirmative.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je suppose, messieurs, que le comité pourra de temps en temps faire rapport au Sénat et demander qu'on élargisse le cadre de son enquête. Je crois que c'est toujours ce qui se fait pour des comités de ce genre.

Quant à la question des appointements, il est à souhaiter qu'on permette au comité d'examiner le coût des différents services ou les appointements des différents employés sur lesquels on attirera son attention. C'est nécessaire dans la circonstance.

La réduction des dépenses est probablement la question la plus brûlante qui se présente aujourd'hui au pays, non pas la réduction de l'efficacité du service civil, mais de ses dépenses. Bien qu'il ne soit pas à propos de se prononcer sur le point de savoir si les appointements sont trop ou pas assez élevés et s'ils doivent être modifiés, le public juge cependant le service rendu par l'administration d'après ce qu'elle coûte, et il me semble que si le comité n'a pas le droit de s'enquérir du coût de chacun des différents services de l'Etat qu'on devra examiner, le résultat ne sera pas satisfaisant et il sera impossible de se former une juste opinion des dépenses. Voilà ce que je suggère à mon honorable collègue, sans toutefois proposer de modification au texte de la motion qui est devant nous.

L'honorable M. DANDURAND: La motion est assez élastique pour englober la question du coût. Il suffira simplement pour le comité de tracer sa ligne de conduite.

L'honorable M. BRADBURY: D'après moi, il y a longtemps que le Sénat n'avait pas nommé un comité aussi important que celui-ci, et j'espère qu'on l'autorisera à recueillir des témoignages sous serment. Si je fais cette suggestion c'est parce que autrement il sera très difficile d'obtenir les renseignements que le Sénat désire des hauts fonctionnaires qui sont encore au service de l'Etat. Par exemple, certains sous-ministres ont déclaré qu'ils n'avaient pas trop d'employés dans leur département; par conséquent, il sera très difficile pour l'un d'eux de venir admettre maintenant qu'il y en a trop. Peut-être sera-t-il nécessaire de faire comparaître des témoins de l'extérieur, c'est-à-dire d'anciens fonctionnaires. J'estime que tous les témoins devraient être examinés sous serment, afin que l'enquête soit juste envers tout le monde.

L'honorable M. CASGRAIN: Le comité aura le droit de convoquer des témoins et de faire produire des documents.

L'honorable PRESIDENT: Le greffier m'a fait remarquer qu'il n'est pas très bien établi si oui ou non l'honorable M. Dandurand fera partie du comité.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai déclaré que je voulais bien laisser inclure mon nom. J'aime mieux qu'on l'ajoute pour nous assurer la collaboration de mon honorable collègue (l'honorable M. Robertson) qui donnera au comité le bénéfice de son expérience.

L'honorable PRESIDENT: Alors il est entendu que le nom de l'honorable M. Dandurand sera ajouté à la liste que j'ai communiquée.

(La motion est adoptée.)

LE MONUMENT COMMEMORATIF DU LT. COL. BAKER

L'honorable M. CASGRAIN: Avec l'autorisation du Sénat, je me permettrai de signaler à l'attention de mes honorables collègues une cérémonie qui eut lieu vendredi dernier dans une autre partie de cet édifice: je veux parler du dévoilement du monument élevé à la mémoire du lieutenant-colonel Baker. En ma qualité de membre du comité du monument, on m'a prié d'amener le sujet devant le Sénat.

L'avis fut si court et le Sénat ne siégeant pas, beaucoup de nos honorables collègues qui eussent désiré assister à cette cérémonie n'étaient pas présents. Ce fut un événement historique. On a pensé que peut-être la Chambre autoriserait le comité de la session dernière à se réunir de nouveau, afin qu'il puisse préparer soit un compte rendu, soit une brochure explicative avec peut-être la photographie du monument. Cela constituerait un autre témoignage d'appréciation et donnerait l'avantage à tous les membres du Parlement de savoir ce qui a été fait. Il est vrai qu'on doit insérer une partie du compte rendu dans le hansard de la Chambre des communes, mais combien de gens penseront le trouver là? Si l'on publiait une brochure contenant les discours et peut-être la photographie du monument, cela montrerait qu'une nation reconnaissante n'oublie pas ceux qui ont donné leur vie pour elle.

L'honorable M. L'ESPERANCE: Messieurs, je suis parfaitement d'accord avec mon honorable collègue de Lanaudière, et je suis persuadé que le Sénat acceptera avec plaisir que le comité complète son œuvre, afin d'avoir un compte rendu détaillé non seulement de ses délibérations, mais aussi des discours éloquents et pleins d'inspiration qui ont été prononcés lors du dévoilement du monument élevé à la mémoire de notre héroïque ami, feu le lieutenant-colonel Baker.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable collègue va-t-il déposer une motion?

L'honorable M. CASGRAIN: Je la déposerai avec plaisir, si le Sénat veut bien me dispenser d'en donner avis. J'ai l'honneur de proposer, appuyé par l'honorable M. Belcourt, que le comité soit renommé et soit autorisé à publier une brochure et à faire rapport au Sénat.

L'honorable M. WATSON: Messieurs, il y a une autre question qu'on pourrait, à mon avis, soumettre au comité. Vous vous rappelez que dans l'incendie désastreux qui détruisait le parlement, un membre de la Chambre des communes, M. Law, perdit la vie et qu'aucune trace de son corps ne fut trouvée. J'avais déjà suggéré à ce même comité de faire quelque chose à ce sujet, mais cela dépassait le cadre de ses instructions. J'estime qu'on devrait ériger une plaquette en mémoire de cet honorable député. M. Law n'a pas eu de tombe autre que les fondations de cet édifice. Bien que son corps n'ait pas été retrouvé après l'incendie il ne fait aucun doute qu'il a été brûlé à mort et il n'est que juste d'honorer ainsi sa mémoire.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

ADRESSE EN REPONSE AU DISCOURS DU GOUVERNEUR GENERAL

Le Sénat aborde l'examen du discours prononcé par Son Excellence le gouverneur général à l'inauguration de la session.

L'honorable F. F. PARDEE: Messieurs, en examinant le discours prononcé par Son Excellence le Gouverneur général à l'inauguration de la session, on ne peut s'empêcher de remarquer tout ce qu'il contient de bon. Il respire l'optimisme et si tout ce qu'il propose au Parlement et au peuple est mis à exécution, ce sera tout à l'honneur du pays et de son gouvernement.

Il ne fait pas de doute, et il serait superflu de vous dire, que depuis quelques années, le Canada, comme tous les autres pays, a traversé une période de reconstruction. Nous avons eu nos difficultés à la suite de la guerre, et, comme les autres pays, nous avons souffert de certains ennuis. Ce n'est que vers la fin de 1923 que le Canada commence à trouver son équilibre, à se rétablir normalement et à sentir qu'après tout ce qu'il avait enduré il pouvait entreprendre et exécuter des projets favorables à l'ensemble de la nation.

Je ne peux m'empêcher de penser que le discours du trône exprime très justement l'idéal canadien. Il me semble que ce dont le pays a besoin maintenant plus que jamais, c'est d'inculquer à nos gens cet esprit national. Nous devrions nous pénétrer d'un véritable idéal canadien, l'inspirer aux autres, et le développer beaucoup plus qu'il ne l'a été jusqu'ici. D'après moi, nous devrions être plus fiers de notre nationalité; on devrait mieux enseigner notre histoire à nos écoliers. En réalité, l'histoire du Canada devrait être enseignée non seulement aux jeunes, mais aussi aux membres du Parlement. Comme elle est glorieuse cette histoire du Canada! Quand on lit l'œuvre de Parkman et d'autres traitant du développement de ce pays, on est forcé de reconnaître que c'est une grande histoire, une véritable épopée. Tous, hommes, femmes et enfants, feraient bien mieux d'étudier davantage l'histoire du Canada que celle de l'Angleterre ou de l'antique Rome. Plus nous serons pénétrés de cet esprit national, mieux cela vaudra pour notre pays et nous deviendrons plus vite un grand peuple.

Je ne me propose pas de retenir l'attention de mes honorable collègues bien longtemps. De grands problèmes se présentent à nous. Le Canada est à la veille de se développer considérablement et ce développement s'accomplira si nous avons assez de confiance en nous-mêmes et en notre pays pour nous charger de la tâche et la mener à bonne fin.

La première question qui se présente est celle des impôts. A l'heure actuelle, ici comme ailleurs, les impôts ont une importance vitale. Le discours du trône fait espérer qu'on va alléger quelque peu le lourd fardeau que nous supportons actuellement. Tout le monde devrait en être content. Chaque contribuable, en particulier se trouvera soulagé. On doit reconnaître que les Etats-Unis, d'après le projet de M. Mellon, diminuent largement leurs impôts? La taxe sur les revenus va être considérablement réduite. Le Canada est dans la même situation que le marchand; il faut qu'il étale sa marchandise. Comme tous les autres pays qui sont aujourd'hui surchargés d'impôts, le Canada doit montrer qu'il a l'intention d'abaisser les siens et alléger le fardeau qui pèse sur les contribuables. Nous devons le faire savoir au monde entier, simplement parce que c'est le pays où les impôts sont le moins élevés qui se peuplera et sera prospère. C'est pourquoi le discours du trône nous réconforte et nous emplit d'espoir en nous faisant part de cette intention de diminuer les impôts et par là même le prix de l'existence.

A cela se rattache évidemment dans une large mesure la question des dépenses. Les deux leaders du Sénat y ont fait allusion. Mon honorable collègue le leader de l'opposition (sir James Lougheed) a déclaré, si j'ai bien compris, qu'il ne s'agissait pas tant de réduire le nombre des employés, que les appointements versés. Si je fais erreur, qu'il veuille bien me corriger.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est le contraire.

L'honorable M. PARDEE: Peu importe. Tout ce que j'ai à dire c'est que je suis heureux de voir le gouvernement prendre l'initiative d'une diminution des dépenses, laquelle

diminution est depuis longtemps désirée par le public. Un gouvernement qui fait cela a toute ma sympathie. Car il faut avoir de la sympathie pour un gouvernement qui est obligé de prendre des mesures aussi énergiques, et aussi pour ceux que ces mesures doivent frapper. Qu'on le fasse ou qu'on ne le fasse pas, on est sûr d'être critiqué. Le pays tout entier réclame. Tous les partis politiques—je ne fais aucune distinction—n'ont qu'un cri, c'est que nos dépenses en travaux publics et en frais d'administration sont beaucoup trop élevées en proportion du chiffre de la population et des travaux à accomplir. Par conséquent, le gouvernement doit nécessairement entreprendre la désagréable tâche de diminuer son personnel et les appointements, ce qui permettra, en premier lieu, de faire réaliser des économies et ensuite de réduire les impôts.

Le Canada a environ neuf millions d'habitants et sa dette dépasse deux millards de dollars. Dans le passé on n'a pas restreint les dépenses et il me semble que la première chose à faire pour le gouvernement, c'est d'organiser immédiatement son administration sur une base pratique. Cette base est la même qu'adopterait un industriel qui, pour payer des dividendes, proportionnerait ses dépenses à ses recettes. J'admets que si l'on atteignait pareil résultat, ce serait véritablement l'âge d'or, mais il n'y a aucune raison pour que notre pays, comme n'importe quel autre, ne soit pas administré sur une base pratique comme l'est n'importe quelle industrie ou maison de commerce en Canada. En faisant cela, je suis sûr qu'on réalisera de grosses économies; les impôts seront moins élevés, le prix de l'existence diminuera et nous jouirons d'une prospérité bien plus grande que dans le passé.

Nous sommes tous heureux, j'en suis sûr, d'apprendre que les chemins de fer nationaux accusent cette année un excédent d'environ 20 millions sur les dépenses d'exploitation. Depuis de nombreuses années—sans en refaire l'historique, nous en savons bien la cause—les chemins de fer qui constituent aujourd'hui le réseau de l'Etat saignaient terriblement les contribuables de ce pays. Après tout ce qu'on a pu dire pour et contre la nationalisation, on doit être très satisfait des gains qu'a réalisés la direction des chemins de fer nationaux. Les prétentions de ceux qui préconisaient la nationalisation comme étant le meilleur moyen de résoudre le problème des chemins de fer en Canada ont été confirmées. Jusqu'ici ces chemins de fer ont bien réussi. L'an dernier, le Sénat, à tort ou à raison, a rejeté le projet de construction de nouvelles lignes. J'estime que le problème des chemins de fer est intimement lié à celui de l'immigration. Les deux choses dont le pays a le plus besoin sont: d'abord, la population, ensuite, des capitaux. Un pays qui possède ces deux éléments est forcé de prospérer, pourvu qu'il possède des ressources naturelles exploitables.

Aujourd'hui, dans l'Ouest, nous avons beaucoup de lignes de chemins de fer. Sur quelques-unes, le régalage est terminé, sur d'autres, la voie a été posée, mais sans ballast, d'autres encore ne sont que jalonnées. Pendant ou juste avant la guerre c'était très bien de dire que les capitaux et la main-d'œuvre étant rares, on ne pouvait pas construire ces lignes. C'était parfaitement logique et raisonnable, et je suis certain que le public a compris la situation. Toutefois, depuis cette époque, beaucoup de gens sont allés s'établir là où l'on projetait de construire ces lignes de chemins de fer et aujourd'hui ils se trouvent sans aucun moyen de transport. Ainsi donc, il nous est difficile de dire, d'une part: Venez chez nous, nous vous donnerons tous les avantages voulus, vous trouverez une des plus belles régions de culture au monde, venez et récoltez, et d'autre part, dire comme nous l'avons fait l'an dernier: Même si vous venez et que vous ayez de grosses récoltes, nous ne vous garantissons pas de vous procurer les moyens d'écouler ces produits.

Qu'on me permette de citer quelques chiffres pour expliquer la situation: Il y a aujourd'hui 238 milles de voies préparées sur lesquelles les rails ne sont pas encore posés; il y a 259 milles de voies avec rails mais sans ballast, dix lignes tracées sans voie et onze autres à ballaster. Cette région a donc, si je comprends bien, un total d'environ 898 milles de lignes de chemins de fer ou soi-disant voies ferrées pour les besoins des habitants qui l'occupent. On a déjà dépensé pour les voies et tracés que j'ai cités, la somme de 10 millions et le gouvernement demande un crédit de $28,307.900 pour achever les travaux. La principale objection est que le gouvernement demande plus ou moins carte blanche et que les crédits devraient être votés au fur et à mesure. Cette objection, suivant moi, n'est pas raisonnable; on ne pourrait pas exécuter les travaux d'une manière satisfaisante. Le Sénat prend sur lui une grande responsabilité en rejetant un projet destiné à rendre service à un grand nombre d'habitants de ce pays et à beaucoup d'autres qui y viendront plus tard.

L'honorable M. POPE: Combien de gens ces chemins de fer desservent-ils?

L'honorable M. PARDEE: Je l'ignore, mais mon honorable collègue sait parfaitement que la région est bien peuplée.

Il y a une autre question importante qui a été longuement discutée ici même et à la Chambre des communes; je veux parler des

mines de charbon. Si j'en parle c'est parce qu'il me semble que la chose mérite d'être essayée. Nous savons que, à l'heure actuelle, une grande partie du Canada dépend largement des Etats-Unis pour son approvisionnement de charbon. Nous savons aussi que l'Ouest possède une quantité presque illimitée de houille. La difficulté réside dans la cherté du transport. Or, le chemin de fer national est la propriété du peuple et l'Etat s'en est porté acquéreur simplement pour la commodité du public. N'est-il pas raisonnable de dire que si ce chemin de fer devait transporter le charbon de l'Ouest même à perte, afin de suffire, à l'avenir, aux besoins des habitants de cette partie du pays, ce ne serait pas une bonne chose de ne plus dépendre des Etats-Unis pour notre approvisionnement, alors même que la différence serait ajoutée à la dette nationale? Je ne vois pas pourquoi on continuerait d'agir comme nous le faisons aujourd'hui, c'est-à-dire de payer aux Etats-Unis des prix exorbitants pour du charbon que nous pouvons trouver dans l'Ouest en quantité illimitée. Puisque nous pouvons amener ce charbon avec nos chemins de fer nationaux, je ne vois pas pourquoi ces chemins de fer, au lieu d'annoncer un excédent de 20 millions, ne se contenteraient pas de dire: Nous n'avons pas d'excédent, mais nous avons approvisionné le Canada en charbon, chose aussi essentielle que le pain ou la lumière, et aujourd'hui nos gens ne dépendent plus des Etats-Unis. J'estime, messieurs, que la chose mérite d'être étudiée, si nous voulons régler les difficultés dont nous avons à souffrir à ce sujet en ce moment.

Je dirai maintenant quelques mots du projet de canalisation du Saint-Laurent. C'est une question qui a été souvent débattue et qui, tous les jours, prend de plus en plus d'importance aux yeux du public. C'est maintenant un fait établi, je pense, que l'entreprise est du domaine purement national. C'est un sujet à débattre entre le gouvernement fédéral canadien et le gouvernement fédéral des Etats-Unis. La question de force hydraulique passe après celle de la navigation. Il n'y a pas de doute qu'une grande voie fluviale allant du golfe du Saint-Laurent à la tête des grands lacs diminuerait considérablement les frais de transport et profiterait beaucoup aux gens habitant le long de ce cours d'eau. Là encore il s'agit de la réduction du prix de l'existence. Bien que je n'aie rien à dire contre les bienfaits que pourrait amener la canalisation du Saint-Laurent, on sait néanmoins ce que cette entreprise signifierait. Dans tous les cas on devrait le savoir avant de se lancer dans une dépense formidable, chose qui amène toujours la misère après elle. Tout ce que j'ai à dire à ce sujet, c'est qu'avant d'entreprendre quoi que ce soit, peu importe les avantages qu'on doive en retirer, la question doit être examinée minutieusement à tous les points de vue; il faut savoir où on va et où cela doit aboutir. Je maintiens qu'aucun gouvernement ne doit entreprendre et n'entreprendra la chose avant de savoir exactement ce que l'entreprise doit coûter.

Je suis vraiment heureux d'apprendre que le gouvernement va instituer une commission pour examiner les affaires de la Home Bank. Cette faillite a été peut-être un des plus grands scandales que nous ayons jamais eus au pays. Peut-on imaginer, messieurs, que quelques individus ont pu recueillir des millions et des millions de piastres en dépôt, vendre des centaines et des milliers d'actions, empocher l'argent, et sans aucune restriction, le placer non dans de légitimes opérations de banque, mais dans des spéculations pour leur bénéfice personnel. Je dis que si la loi laisse exploiter de la sorte des centaines et des milliers de gens, il est urgent que le gouvernement et l'Association des banquiers se réunissent et rédigent une nouvelle loi assez sévère, même si cette loi doit restreindre les opérations des autres banques, pour empêcher qu'une bande de spéculateurs puisse se coaliser et voler encore une fois le public de la sorte. Quand on pense que le passif va être de $7,000,000 et plus, que des milliers d'actionnaires vont être appelés à verser la somme qu'ils ont garantie, et que des milliers de déposants auront perdu tout ce qu'ils possédaient, on doit admettre qu'il est temps d'agir. Je me suis laissé dire—je ne sais si la source de mes renseignements est bonne ou non, mais je crois fermement qu'elle est bonne—que pas plus de deux mois avant la fermeture de la banque...

L'honorable M. POPE: Deux jours.

L'honorable M. PARDEE: . . . les directeurs ont adressé à leurs agents dans différentes parties du pays des instructions, leur disant de recueillir tous les dépôts qu'ils pourraient et qu'on leur verserait une commission supplémentaire sur les sommes ainsi encaissées. Certes, je ne suis pas partisan d'un Parlement trop tutélaire—il l'est déjà—mais devant des agissements de la sorte, je dis que lorsqu'un gouvernement prend sous son égide une institution et lui accorde l'autorisation de faire des opérations commerciales, laquelle autorisation permet à la société de recueillir des dépôts d'argent et de faire des versements à même ces dépôts, tout le monde est sous l'impression que les opérations seront faites honnêtement. Or quand on voit cette pro-

messe sous entendue, cet engagement tacite entièrement brisé, absolument anéanti, il est grandement temps d'intervenir—l'Association des banquiers a autant sinon plus d'intérêt à intervenir elle-même—et de veiller à ce qu'on impose à ces institutions des garanties qui empêcheront la répétition de ce qui s'est passé. J'espère fermement que c'est ce qu'on fera.

Je n'en dirai pas plus long concernant le discours du trône. Comme je l'ai signalé au début de mes remarques, lorsque ces différents projets seront présentés, j'aurai peut-être l'avantage de les discuter et d'exprimer mon opinion à leur sujet. Pour conclure, je dirai ceci: Encore une fois, messieurs, je demande et je ne cesserai jamais de demander que nous soyons de plus en plus unis. Il y a des gens qui parlent sottement d'une séparation entre l'Est et l'Ouest. Peut-on imaginer pour un instant qu'une partie du Canada peut servir sans l'autre, qu'une seule d'entre elles est suffisante, que l'Est n'est pas nécessaire à l'Ouest et réciproquement? Il faut créer un idéal national, un esprit canadien plus réel, et si nous inculquons cet esprit à nos gens, ils ne nous quitteront plus comme ils le font aujourd'hui, et le Canada deviendra ce qu'il doit devenir: une grande nation.

L'honorable JEAN LEON COTE: Honorables messieurs. Ce n'est pas sans crainte et beaucoup d'émotion que je me lève pour la première fois dans cette Chambre, pour appuyer l'Adresse en réponse au Discours du Trône que vient de proposer si éloquemment mon honorable collègue de Lambton. Dans cette enceinte illustrée par la présence d'hommes choisis, parmi les plus éminents du pays, je me rends compte que ma bonne volonté peut seule suppléer aux talents qui me manquent, et je compte, Honorables Messieurs, sur toute votre indulgence pendant que je m'acquitterai brièvement, très brièvement de la tâche qui m'a été confiée par mes chefs.

Permettez-moi de vous dire tout d'abord que mes occupations antérieures, jointes à une récente maladie sérieuse, ne m'ont pas préparé à l'éloquence parlementaire. Ayant quitté, jeune encore, la province de Québec, berceau de ma famille, j'ai été tour à tour, arpenteur, pionnier, explorateur, suivant dans les montagnes ou les prairies, les traces des premiers découvreurs, et apprenant chaque jour à mieux connaître et à mieux aimer mon pays. Je suivais en cela l'exemple de huit générations d'ancêtres dont les sueurs ont arrosé le sol canadien, quand leur sang même ne coulait pas pour sa défense aux heures décisives de notre histoire.

Je me suis enfin arrêté un jour dans mes courses pour fonder un foyer au cœur de l'Alberta, cette vaste province située au sommet de trois des grands versants de l'Amérique du Nord, dont le sol est d'une fertilité incalculable tandis que le sous-sol recèle des gisements considérables de charbon et autres minerais.

Dans nos nombreuses rivières alimentées par les neiges des Montagnes Rocheuses, existent des énergies illimitées, qui constitueront un système de transport naturel destiné à rendre un jour les plus grands services au point de vue d'une distribution économique de nos produits naturels, tout en maintenant le sentiment d'unité nationale.

Au point de vue géographique, la province d'Alberta se trouve à environ 768 milles du Pacifique et à 2,168 milles de l'Atlantique. Ces distances des deux océans imposent à sa population productrice des frais de transport élevés, qui constituent des charges fixes et onéreuses contre chaque propriété et chaque terre en culture; en un mot, c'est une taxe sur chaque producteur. C'est une taxe sur chaque citoyen de cette immense partie du pays. Cette taxe, sous le nom de "Freight rate" a été beaucoup augmentée par des capitaux énormes qui ont été dépensés inconsidérément. Il est donc à souhaiter vivement que le gouvernement fasse tout en son pouvoir, pour atténuer les inconvénients sérieux qui résultent, pour nous de l'Ouest, des grandes distances qui nous séparent des marchés de consommation.

Honorables Messieurs, je relisais dernièrement le rapport merveilleux de sir Sandford Fleming et de ses collègues sur leurs explorations des territoires du Nord-Ouest lors de la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien, et j'étais étonné de voir que toutes les prédictions les plus optimistes que contenait ce rapport se sont depuis réalisées à la lettre. L'éminent ingénieur affirmait alors la grande fertilité du sol depuis la ligne 49ième de latitude jusqu'à la Rivière de la Paix, ce qui est démontré aujourd'hui par les nombreuses et belles fermes établies dans ce territoire albertain. Ces fermes ont contribué des produits agricoles pour un montant d'environ $250,000,000, cette année, quoique ces produits se soient vendus à des prix ridiculement bas. Le rapport indiquait aussi la présence de gisements considérables de charbon: l'Aberta a produit cette année 7 millions de tonnes de charbon, et rappelait l'existence du pétrole vérifiée hors de tout doute à différents points de la province.

Le rapport que je viens de vous mentionner faisait remarquer la belle qualité de nos

céréales, et je ne pourrais vous en donner de meilleures preuves qu'en citant les prix obtenus par des fermiers de l'Alberta au dernier coucours annuel de l'Exposition Internationale des céréales de l'Amérique du Nord. tenu à Chicago

Ils sont comme suit:

1919, cinq ou six prix.

1920, 19 prix, dont un premier grand prix pour l'avoine et un premier grand prix pour les pois.

1921, 30 prix, dont trois premiers grands prix, pour l'avoine, pour les pois et pour l'alfalfa respectivement.

1922, 35 prix, dont trois premiers grands prix pour avoine, pour orge et pour pois respectivement.

1923, 44 prix, dont trois premiers grands prix, l'un pour le blé, un autre pour l'avoine et un pour le trèfle rouge.

L'honorable M. CASGRAIN: Combien y avait-il de prix en tout?

L'honorable M. COTE: Ils ont remporté tous les premiers grands prix qu'ils purent, et un plus grand nombre de prix que n'importe lequel des Etats-Unis et que toute autre province du Dominion.

Enfin, sir Sandford Fleming recommandait la construction du Pacifique-Canadien dans la passe de la Tête Jaune (Yellow Head Pass) ce qui n'a pas été fait. Un trait de plume a dû oblitérer un si bon rapport et il est difficile de comprendre pour quelles raisons ce changement a eu lieu. On doit le regretter vivement. Si l'on se représente ce qui serait arrivé si le Pacifique-Canadien eût été construit selon l'itinéraire tracé par sir Sandford, la compagnie aurait économisé des millions et des millions; les provinces de l'Ouest se seraient colonisées beaucoup plus vite, en même temps, je crois, que l'on aurait rendu impossibles nombre d'entreprises de chemins de fer subséquentes, conçues moins dans l'intérêt public que pour le bénéfice exclusif des entrepreneurs. Je ne veux pas dire par là que nous ayons trop de lignes de transport mais nous avons trop de grandes voies parallèles, trop près les unes des autres et dépourvues de réseaux d'alimentations. Conséquemment, ne pouvant se soutenir elles-mêmes, ces lignes ont constitué un poids trop lourd à porter pour les contribuables de l'Ouest, et ne pouvaient manquer de tomber finalement aux frais de l'Etat.

L'adresse du Trône nous annonce que le gouvernement espère équilibrer son budget cette année. Je suis heureux de constater qu'il a bien compris la nécessité de l'économie dans toutes les affaires publiques, car, depuis une dizaine d'années, surtout, dû à la guerre, les taxes ont augmenté considérablement. Il est donc important de soulager le contribuable autant que possible. Je crois qu'il est aussi important de reviser soigneusement l'échelle des impôts afin de faire disparaître certaines inégalités qui se font sentir plus lourdement dans une époque comme celle-ci, où les taxes sont élevées et dures à porter; en se rappellant toujours que l'agriculteur ne règle pas ses taxes par une addition au prix de revient mais bien en argent sonnant.

Etant donné que l'agriculture est la plus importante de nos industries, qu'elle est la base même de notre vie économique; j'espère que le gouvernement décidera d'abolir les droits sur les instruments nécessaires à la production, ce qui aiderait beaucoup a accélérer le développement et le progrès des grandes provinces de l'Ouest, tout en créant des marchés nouveaux ou plus considérables au bénéfice des manufacturiers des provinces de l'Est. Il en résulterait un sentiment d'unité plus marqué entre les diverses provinces, et le pays entier en bénéficierait.

La guerre mondiale dont les effets ruineux se font encore sentir dans le monde entier, nous a frappés en plein essor, au moment où notre population augmentait rapidement, grâce au vigoureux mouvement de progrès et d'expansion donné par les quinze années d'administration énergique et sage de sir Wilfrid Laurier. Cette grande catastrophe nous a arrêtés brusquement et a retardé pendant longtemps la réalisation de nos espérances. Cependant, j'aime à croire que la politique vigoureuse et saine d'immigration et surtout de rapatriement, inaugurée par le gouvernement, nous amènera des bras qui nous sont nécessaires pour augmenter considérablement notre production agricole qui contribuera à la prospérité et au développement du Canada tout entier.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, il est d'usage, en pareille circonstance, d'adresser nos félicitations au proposeur de l'adresse en réponse au discours du trône ainsi qu'à celui qui l'a appuyé. Mon honorable ami qui a proposé l'adresse a depuis si longtemps pris une part active à la politique de ce pays, qu'il est tout à fait inutile que ce côté de la Chambre lui adresse des paroles d'encouragement. Qu'il me suffise de dire que le discours qu'il a prononcé cet après-midi reflète en grande partie, la situation telle que la plupart de nous la voient, sauf peut-être en ce qui concerne le Bill relatif aux embranchements.

Mon honorable ami qui a appuyé le proposeur de l'adresse, vient de la même province que moi; aussi suis-je heureux, non seulement de lui adresser mes félicitations, mais aussi de lui exprimer ma satisfaction de le voir promu à cette Chambre. Depuis nombre d'années, il a pris une part active et importante au développement et au progrès de la province, à laquelle nous appartenons

tous deux, non seulement comme membre de l'Assemblée Législative, mais aussi comme ministre; poste qu'il a rempli pendant plusieurs années. Je suis sûr que mon honorable ami rendra de grands services à cette Chambre. J'ai lu, avec un profond intérêt, le discours du trône. Sans doute, un étranger, ne connaissant absolument rien des affaires du Canada, pourrait croire, d'après ce discours, que la situation est aussi satisfaisante et aussi prospère que l'imagination humaine peut le concevoir. Il me semble que le gouvernement actuel se méprend complètement sur la situation réelle du pays en général. Cette erreur est due probablement aux deux causes suivantes. Il n'est pas au courant du sentiment public qui règne au pays, particulièrement parmi les hommes d'affaires et les cultivateurs, touchant les questions importantes des dépenses et des impôts; ou bien les honorables messieurs qui sont au pouvoir sont tellement éloignés du sentiment public depuis qu'ils planent dans le royaume des puissants, qu'ils n'ont plus aucun contact avec les besoins actuels en ce qui regarde l'administration des affaires publiques. Je ne veux pas dire que le gouvernement actuel soit seul responsable de la situation présente. Mon but est plutôt d'attirer l'attention sur un état de choses dont nous avons constaté les développements au Canada depuis plusieurs années et que nous devrions chercher à améliorer. Depuis la fin de la guerre, il a été beaucoup question de reconstruction. On peut dire que l'ancien gouvernement était un gouvernement de guerre. Immédiatement après la signature de la paix, il n'était guère possible d'adopter sérieusement une politique de reconstruction et de s'occuper des nombreux cas résultant de la guerre et nécessitant une enquête sérieuse. Pendant qu'il était au pouvoir, l'ancien gouvernement a prouvé le désir sincère qu'il avait, non seulement d'améliorer le service public, mais encore de diminuer la dette nationale et le fardeau des impôts en entreprenant l'exécution d'un programme tracé à cette fin. Il a entrepris très sérieusement la réorganisation du Service public et, le travail qui a été fait en ce sens dans deux ou trois ministères, prouve sans aucun doute qu'une économie très appréciable peut être effectuée par ce moyen. On a beaucoup critiqué le gouvernement sur le choix des individus ou des corporations chargés de faire le travail; mais en dépit de tout ce qui a paru dans la presse ou circulé parmi le public, il n'a jamais été fait mention d'autres personnes pouvant remplir la tâche et je crois pouvoir affirmer que le gouvernement était dans l'impossibilité de trouver qui que ce soit ayant les connaissances requises pour entreprendre ce travail.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de m'indiquer l'économie réalisée dans les dépenses publiques dont il parle?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous avons réorganisé l'Imprimerie nationale et économisé, de ce chef, près de $1,000,000 par année; puis nous avons réorganisé le ministère des Douanes. Mais, lors de son avènement au pouvoir, le gouvernement actuel s'est employé à défaire le travail que nous avions accompli et il a augmenté les charges du pays. Nous avons aussi entrepris la réorganisation du ministère des Postes, et si l'on nous avait permis de poursuivre cette tâche, ou si mes honorables amis, quand ils sont arrivés au pouvoir, avaient assumé cette très importante responsabilité, j'ai entendu dire qu'un autre million de dollars aurait pu être économisé chaque année. En ce qui concerne la réorganisation de ce dernier ministère, il est de notoriété publique que le département pourrait, sans nuire au service, expédier la besogne avec la moitié du personnel. Je puis donc affirmer que le gouvernement antérieur a manifesté le désir de pratiquer l'économie par le moyen de la réforme et de la réorganisation du service public. Ainsi que je l'ai fait observer, depuis la fin des hostilités, la reconstitution est à l'ordre du jour. L'administration précédente savait parfaitement que cette responsabilité devait lui incomber, si elle était maintenue au pouvoir, ou bien qu'elle devait retomber sur le gouvernement qui lui succéderait. Nous inaugurons la troisième session du Parlement, sous le présent régime, et jusqu'à la convocation des Chambres, le gouvernement actuel n'a jamais parlé de diminuer les dépenses ni de réduire les impôts. Il a administré sans paraître se douter des ravages d'une guerre terrible, de l'hypertrophie des services publics, non plus que l'accumulation des dépenses et des impôts. Et ce n'est que devant les protestations des grandes organisations commerciales du Canada, composées des chambres de commerce, des "boards of trade" et des associations des banquiers et des manufacturiers contre les taxes onéreuses imposées mensuellement au pays, qu'il s'est décidé d'agir. Je ne sache pas que le gouvernement actuel ait, jusqu'à il y a deux mois, tenté un effort sérieux de diminuer les dépenses et par suite les impôts.

Il ne m'est guère nécessaire de signaler à mes honorables amis, qui sont probablement aussi bien renseignés que moi à ce sujet, ce que nos alliés ont accompli dans la dernière lutte. Toutefois, comme je me propose d'attirer l'attention du Sénat sur l'activité des autres gouvernements, et surtout les efforts de

nos alliés, permettez-moi de citer quelques chiffres dans l'étude de cette question d'extrême importance. Permettez-moi de lire la déclaration de l'ancien ministre de la Grande-Bretagne, M. Baldwin, qui, avant de déposer son mandat, disait:

Depuis la première année de paix, les administrateurs du Trésor public ont ramené les dépenses du pays, qui atteignaient un peu plus de £2,000,000,000, à un peu plus de £800,000,000. Le personnel des divers services administratifs a été tellement réduit qu'il compte aujourd'hui seulement dix pour cent de plus de fonctionnaires qu'avant la guerre.

C'est-à-dire que l'effectif de guerre a été diminué et que l'augmentation sur l'effectif d'avant-guerre n'est plus que de dix pour cent.

Et il ne faut pas oublier que la besogne administrative s'est énormément accrue du fait des pensions et des autres services dont la guerre a nécessité l'établissement. Bien que la moitié de notre revenu ait servi à acquitter l'intérêt des dettes, en trois ans, nous avons, à même le revenu, diminué de £450,000,000 notre dette.

Cela représente plus de $2,000,000,000; et les honorables sénateurs se souviennent de l'activité déployée il y a trois ans par le gouvernement britannique.

Depuis l'armistice, nous avons coupé par près de la moitié notre dette flottante, qui était de £1,500,000,000 et qui n'est plus que de £800,000,000. En outre, nous avons libéré presque toute notre dette à l'étranger, sauf en Amérique; nous avons équilibré notre budget, et nous avons créé un fonds d'amortissement. L'opération a été dure, mais nous avons maintenant le crédit national.

Puis-je maintenant indiquer ce que les Etats-Unis ont fait depuis la cessation des hostilités? Permettez-moi auparavant de vous répéter les sentiments exprimés par le président Coolidge sur l'importance qu'il y a d'étudier sérieusement ce sujet particulier:

Durant sept années les nations ont supporté avec un courage qui ne s'est pas démenti, le lourd fardeau des taxes nationales et locales.

Il faut réduire ces deux sortes d'impôts.

Il faut diminuer les taxes de la nation, autant que la prudence le permet et par conséquent comprimer les dépenses.

Les taxes élevées pèsent partout et sur tous. Elles écrasent particulièrement le pauvre. Elles affaiblissent l'industrie et le commerce. Elles sont cause que l'agriculture n'est pas profitable. Elles élèvent les taux de transport. Elles grèvent lourdement tous les articles de première nécessité.

De tous les services que le Congrès peut rendre au pays, je n'hésite pas à déclarer que c'est le plus important.

Le négliger, le différer, ou l'entraver par des propositions inappropriées, serait se rendre indigne de la confiance publique et traître à son mandat.

Le pays veut que cette mesure ait la priorité sur toutes les autres.

Permettez-moi maintenant de vous indiquer l'œuvre accomplie par les Etats-Unis:

L'an dernier, les Etats-Unis ont réduit leurs dettes de presque deux milliards de dollars. A la fin de la guerre le gouvernement américain a institué une commission non-politique chargée de s'enquérir des dépenses d'alors et de déposer un budget d'économie. Les personnels du temps de guerre ont été réduits aux effectifs de temps de paix, et tous les départements de dépense ont pratiqué l'économie. Par conséquent, l'année dernière, le Trésor américain a accusé un surplus de $323,000,000. Le secrétaire du Trésor américain se propose aujourd'hui de rembourser ce montant au peuple, en réduisant les taxes de guerre. Il a annoncé une réduction de l'impôt sur le revenu, l'abolition de la taxe d'amusement, de certaines taxes de timbres et d'autres impôts.

Je n'insisterai pas sur la nécessité qu'il y a pour le Canada de marcher de pair avec les Etats-Unis. Mon honorable ami de Lambton (l'honorable M. Pardee) a souligné ce point, et il est évident que si nous ne voulons pas nous laisser devancer par nos voisins, et nous faire absorber par eux, le coût de la vie en ce pays doit être aussi bas que dans la République voisine. Permettez-moi, avant de poursuivre mon sujet, de parler de la réduction de la dette des Etats-Unis.

Au 31 août 1919, la Grande guerre avait porté à son apogée la dette publique des Etats-Unis. Depuis quatre ans et demi, cette dette a été diminuée de plus de $4,800,000,000.

Les chiffres rendus aujourd'hui publics par la Trésorerie révèlent qu'au début de l'année fiscale, samedi, la dette nationale était de $21,781,966,852. Une réduction de $933,000,000.

Permettez-moi maintenant de citer quelques chiffres au sujet de la réduction de l'impôt sur le revenu. Toute personne patriotique et qui désire le progrès du Canada; voulant placer son propre pays au même rang que les Etats-Unis, doit sérieusement s'occuper des problèmes de cette nature. Sur un revenu de $3,000, le taux canadien est de $40, tandis qu'aux Etats-Unis, ce revenu échappe à l'impôt.

Voici les taux respectifs au Canada et aux Etats-Unis pour les revenus suivants: $3,000, Canada $40, Etats-Unis, rien; $4,000: Canada $80; Etats-Unis $15.75; $5,000: Canada $120, Etats-Unis $38.25; $6,000: Canada $150, Etats-Unis $72; $7,000: Canada $270, Etats-Unis $99.

Honorables messieurs, voilà un problème grave. Notre pays ne peut maintenir le taux élevé des taxes imposées actuellement sur la classe moyenne qui constitue la majorité de la nation et faire avec succès concurrence aux Etats-Unis.

L'honorable M. CASGRAIN: Comment procèdent-ils lorsqu'il s'agit des revenus élevés?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les Etats-Unis se proposent de réduire de vingt-cinq pour cent la surtaxe.

L'honorable M. ROSS: De trente-trois et demi pour cent.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Telle est la réduction projetée. Elle peut être plus considérable. L'impôt sur le revenu équivaut parfois à peu près à une confiscation. Au Canada, nous avons éprouvé une sainte horreur à l'idée que l'avènement au pouvoir du parti travailliste, en Grande-Bretagne, allait peut-être entraîner un impôt sur le capital. En ce qui concerne les grands revenus, ce surplus est en somme un capital, car parmi les classes riches, beaucoup ne dépensent pas plus de dix ou quinze pour cent de leur revenu. Cet excédent augmente leur capital qu'ils engagent dans les différentes industries de la nation. Mais dès que ce revenu tombe sous le coup de l'impôt sur le revenu, vous ne pouvez pas vous attendre à ce que le capitaliste s'intéresse à l'activité industrielle du pays. Il se dit: "Non, je ne risquerai pas mon capital dans l'exploitation des ressources naturelles ou industrielles du pays. Je placerai mon capital sur des obligations de l'Etat et dans les valeurs exemptes d'impôts". Ainsi, honorables messieurs, j'ose dire que la classe riche du pays, détient la majorité des obligations de guerre qui ont été émises par le Dominion du Canada, et qui sont exemptes de la taxe. Les revenus de cette classe au lieu d'être employés au développement de nos ressources, ont servi à l'achat d'obligations placées sous clef dans les voûtes des banques et des compagnies fiduciaires.

Il y a un autre point à considérer—et il me suffira d'en faire mention pour convaincre mes honorables collègues que ce point aussi est juste: Il n'y a actuellement aucune activité, rien ne se développe. Visitez nos villes et vous observerez que la construction ou toute autre activité y fait défaut. De nouvelles industries s'établissent-elles au Canada? Je l'ignore, je n'en ai vu aucune surgir, et, cependant, j'ai parcouru le pays d'un littoral à l'autre.

L'honorable M. POPE: Les industries ferment leurs portes.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'on ne constate aucun développement, au contraire on se révolte à la vue des nombreuses industries qui ont fermé leurs portes. Et cela provient de ce que nous poursuivons une politique de suicide en confisquant des capitaux qui devraient être employés au développement du commerce et de l'industrie.

Honorables messieurs, j'ai lu un compte rendu de ce que l'Angleterre et les Etats-Unis ont fait à ce sujet. Voyons maintenant quelle a été la conduite de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande: En Australie, on applique le surplus annuel du revenu sur les dépenses, à amortir la dette nationale qui, en 1922-23, se chiffrait à £335,000,000, c'est-à-dire moins des deux tiers de la nôtre. En Nouvelle-Zélande, voici ce que dit le Premier ministre Massey:

Au cours d'un article publié dans le "Nineteenth Century", il écrit:

"Le gouvernement a pu annoncer qu'à la fin de l'année fiscale, au 31 mars dernier, il y avait un surplus de £1,315,638. A la dernière session, il a été possible de diminuer de 25 pour 100 l'impôt sur le revenu, de rétablir le port des lettres à deux sous, de supprimer la taxe sur le revenu pour les cultivateurs qui n'ont plus à payer que l'impôt sur la terre; de dépenser environ deux millions de livres sterling pour venir en aide aux anciens soldats établis sur des terres; d'ajouter annuellement £80,000 au montant déjà alloué pour les pensions aux soldats; de supprimer la taxe sur les amusements, du moins sur les billets d'admission ne dépassant pas un shelling; enfin de supprimer l'impôt sur le thé."

J'ajouterai que le "Journal" de ce soir publie un câblogramme annonçant les récents efforts faits par le gouvernement de la Grande-Bretagne dans le but de diminuer les dépenses et les impôts.

Londres, 4 mars.—Le montant des subsides, voté pour le Service civil et le ministère du Revenu, accuse une économie de £37,000,000 pour l'année fiscale 1924-25. Les chiffres sont comme suit: 1923-24, £327,212,872; 1924-25, £289,874,727. Les principales diminutions sont: services coloniaux, £7,500,000; ministère des Pensions, £6,750,000; services de l'est, environ £3,000,000; ministère du Travail, £2,000,000.

J'attire l'attention de mes honorables amis sur les efforts que font ces différents pays pour amortir leur dette. Au Canada, le fardeau est écrasant. Il tue l'industrie, il paralyse le commerce, et il va détruire notre avenir national si l'on n'y apporte promptement remède. Afin que mes honorables collègues ne soient pas sous l'impression que mes remarques sont dictées par les rapports de la presse ou les résolutions adoptées l'été dernier par des organisations commerciales, je leur rappellerai qu'à la dernière session j'ai attiré l'attention de cette Chambre sur la situation; et si vous voulez bien me le permettre, je répèterai un court extrait de ce que j'ai dit alors:

Je n'exagère pas. Nous imposons de telles charges que nous étouffons les affaires, nous empêchons le développement et le progrès, et nous précipitons la débâcle. Le gouvernement au pouvoir ne montre ni le moindre intérêt, ni l'intention d'aborder cet important problème. Les sources d'impôts sont multiples au Canada. Le gouvernement fédéral impose des taxes, les gouvernements provinciaux le font également sous forme d'impôts sur le revenu et plusieurs municipalités ont aussi le même pouvoir. Les provinces infligent aujourd'hui l'impôt foncier tout comme le font les municipalités et à moins que l'on fasse un effort intelligent pour s'occuper de cette importante question, le pays va s'acheminer vers un désastre.

Il est de toute nécessité qu'une organisation d'experts traite de cette question avec les provinces et les municipalités de façon à supprimer cette multiplicité de bureaux imposant les mêmes taxes. Je ne dis pas

cela, honorables messieurs, dans le but de critiquer le gouvernement, mais uniquement afin de lui indiquer quel est son devoir dans la crise actuelle.

Il faut croire que l'on n'a pas changé de tactique; car la prétendue réorganisation du Service public n'a donné que de piètres résultats peut-être, et tout au plus, une économie d'environ $20,000,000 par année. Malheureusement, nous donnons ainsi un mauvais exemple aux provinces et aux municipalités qui s'empressent d'emboîter le pas derrière le gouvernement fédéral. Il n'y a peut-être pas une province ou une municipalité dans tout le Dominion qui ne marche de pair avec le gouvernement d'Ottawa, quant à l'augmentation des dépenses et des impôts; de sorte que nous avons maintenant trois sources d'impôts, c'est-à-dire que la taxe du gouvernement fédéral se trouve triplée.

Honorables messieurs, vous demanderez peut-être, comment peut-on éviter cela? Quelle que soit la réponse, je vous dirai que si le gouvernement fédéral ne fait aucun effort pour y remédier, nous aboutirons, suivant moi, à un désastre national. C'est à peu près le point où nous en sommes aujourd'hui et l'on hésite à en parler. Je ne ferai pas mention de la grande perte de population dont nous souffrons. J'approuve mon honorable ami de Lambton, (l'honorable M. Pardee) qui veut maintenir au Canada un esprit de patriotisme et un sentiment d'optimisme qui permettront de développer les ressources magnifiques et les richesses réelles que nous possédons; mais, honorables messieurs, ces sentiments seuls ne sauraient nous faire vivre. Le Canada a prouvé, mieux peut-être que toute autre nation, ce qu'étaient son patriotisme et son orgueil national. Au cours de la dernière guerre, aucun pays ayant une population de neuf millions, n'a accompli de plus beaux prodiges de valeur que le Canada. Inutile de répéter que sous l'impulsion de ce patriotisme, nous avons envoyé au front 500,000 hommes, dépensé deux billions de dollars et que 60,000 de nos soldats dorment de leur dernier sommeil dans les plaines de France. Le peuple canadien ne peut pas donner une meilleure preuve de son patriotisme. Mais, honorables messieurs, il est question aujourd'hui d'un autre ordre d'affaires. La meilleure manière de prouver actuellement notre patriotisme est d'envisager nos responsabilités financières avec l'idée bien arrêtée de rencontrer nos obligations; et je le répète, si nous n'attaquons pas ce problème sérieusement, nous conduirons le pays au désastre. Mes honorables collègues de l'Ouest connaissent les résultats de cette situation sur le développement de cette partie du pays. Le Nord-Ouest du Canada possède les plus grandes richesses réelles du monde entier. Sur les 200,000,000 d'acres de terre arables que nous possédons dans ces trois provinces, 18 pour cent seulement sont occupés; mais les statistiques nous indiquent qu'il y a aujourd'hui moins de fermes que nous en avions il y a cinq ans. Notre dernier recensement décennal démontre que de 1901 à 1921 le pays a fait venir environ 3,700,000 immigrants et cependant, en 1921, l'augmentation de notre population indique un déficit de 160,000 sur ce chiffre de 3,700,000. Il faut en conclure que non seulement la population canadienne n'a pas augmenté durant cette période, mais de plus, qu'un grand nombre de nos gens sont allés aux Etats-Unis. C'est-à-dire que malgré l'augmentation naturelle de notre population, nous avons perdu totalement le nombre que nous avions gagné par l'immigration. Honorables messieurs, je ne connais pas d'œuvre plus patriotique pour le peuple canadien que d'apporter une plus sérieuse attention à la suppression des abus dont nous souffrons actuellement.

Je répète que mon intention n'est pas d'en imputer le blâme au gouvernement. C'est une situation qui a existé au Canada depuis plusieurs années. Malheureusement, notre système d'administration gouvernementale est suranné.

Je ne parle pas de notre système parlementaire, mais je dis que l'administration des affaires du Canada n'est pas fin de siècle; elle est archaïque. Nous n'avons pas les moyens pratiques par lesquels les affaires publiques peuvent être administrées convenablement ou au moins aussi efficacement que le sont les transactions commerciales par les grandes corporations de ce pays ou d'ailleurs. Nos honorables collègues savent que les affaires du gouvernement sont en grande partie faites par les ministères. Les divers ministères n'ont pas à leur disposition les moyens voulus pour résoudre les problèmes importants relatifs aux grandes questions économiques et au progrès du pays non plus qu'à la bonne administration de ses affaires. Permettez-moi de vous donner un exemple. Je prendrai trois ou quatre sujets afin de vous montrer la futilité des moyens que nous employons dans la solution des questions importantes. Prenons, par exemple, la situation des agriculteurs de l'Ouest. Nous savons que depuis plusieurs années le mécontentement bouillonne dans le Nord-Ouest. Nous en avons eu un signe très évident à la veille des dernières élections, alors qu'un nouveau parti a surgi tout à coup, qui a, pour ainsi dire, anéanti les deux autres. Il n'y a rien de plus significatif que ce résultat. Cependant,

rien n'a été fait, et apparemment, le gouvernement ne peut rien faire, avec les moyens à sa disposition, pour s'enquérir des raisons nombreuses de ce mécontentement et du manque de développement de l'Ouest. Ce travail ne peut être fait par les ministères, et le gouvernement ne peut le faire avec les moyens dont il dispose. Toutefois, honorables messieurs, je suis convaincu que si le pays était administré par ceux qui sont à la tête de nos chemins de fer, de nos banques ou autres corporations financières, ces hommes trouveraient le moyen de se renseigner et découvriraient la difficulté réelle. Actuellement nous sommes impuissants à accomplir cette tâche. Je dis que si le gouvernement avait les moyens convenables d'étudier ces grandes questions et de se prononcer, sa décision serait acceptée comme finale par le peuple canadien. Malheureusement, aucune décision ne peut être prise à ce sujet aujourd'hui. Il est vrai que nous nommons une commission royale, composée de trois ou quatre hommes ignorant complètement les problèmes qu'ils doivent étudier. Ce sont des gens qui ont du temps libre ou qui sont dans le besoin. On les envoie parcourir le pays aux frais du Trésor, afin de faire enquête sur un sujet qu'ils ne connaissent pas et qu'ils connaîtront encore moins, lorsqu'ils auront terminé leur travail.

La futilité des moyens que nous avons à notre disposition pour traiter des grandes questions peut encore être prouvée par ce qui suit: pendant la guerre, le gouvernement du Canada ou celui de l'Angleterre, a-t-il confié aux ministères l'étude des questions importantes ou la solution des problèmes difficiles? Non. Le gouvernement du Canada a établi des bureaux d'experts presque pour chaque phase de la guerre. Il a choisi des hommes d'affaires, très versés dans le sujet particulier qu'ils devaient étudier; non pas des hommes de science militaire, mais des hommes ayant une connaissance approfondie des problèmes commerciaux. Comment les Etats-Unis ont-ils procédé lorsqu'il s'est agi de réduire les dépenses? Ont-il chargé les experts des différents ministères de faire enquête? Non, honorables messieurs; ils ont choisi leurs hommes en dehors de la politique et ces hommes ont obtenu les résultats que je viens de vous lire. Voyons maintenant ce qui a été fait en Angleterre: Lorsque la Grande-Bretagne a reconnu la nécessité de réduire ses dépenses, de les comprimer à l'indispensable, a-t-elle confié la tâche de l'enquête au rouage administratif, qui fonctionne depuis aussi loin que la mémoire puisse fouiller dans le passé? Non. Elle a chargé des experts non-politiques de faire ce travail, tout comme s'il s'était agi d'une compagnie financière ou commerciale. Honorables messieurs, nous devrions imiter l'exemple de la Grande-Bretagne. Je dis que nous ne parviendrons à réduire nos dépenses que si nous confions le travail de réorganisation à un expert généralement chargé de cette entreprise. Le gouvernement, les membres du Parlement ou les sous-ministres ne peuvent y parvenir parce qu'ils ont trop d'obstacles à surmonter. L'influence exercée par les électeurs de tous les partis est contraire à la diminution des dépenses. Prenez, par exemple, le cas d'un ministre qui a l'intention de réduire les dépenses de son ministère. Il est immédiatement en butte aux protestations de ses électeurs. Ils veulent conserver le mode du favoritisme politique. Si les réductions proposées s'appliquent au service civil, les amis des fonctionnaires en cause attaquent aussitôt le projet. Un sous-ministre ne peut pas diminuer non plus les dépenses de son ministère, sauf dans les cas exceptionnels, parce que chaque homme placé sous ses ordres protestera contre ces réductions. Or, un chef de ministère ne peut échafauder le succès de son administration que sur la loyauté de son personnel. On demande donc continuellement de nouvelles dépenses. Si, à la Chambre des communes, le gouvernement porte une main téméraire sur le mode de favoritisme politique, et partant, diminue le prestige des députés, ceux-ci sont immédiatement prêts à prendre les armes; ils ne peuvent souffrir cet attentat; leurs électeurs ne veulent pas en entendre parler, et ainsi de suite. En somme, honorables messieurs, cette ligne de conduite est essentiellement fausse. Il faut, pour faire ce travail, des bureaux spécialement établis et composés d'hommse responsables envers le Parlement, mais ne servant aucun intérêt politique. Nous n'obtiendrons jamais de bons résultats autrement.

Mon honorable ami a parlé du bureau des vérificateurs. Ce bureau a probablement fait un excellent travail jusqu'ici, mais ses attributions ne s'adaptent pas à ce but particulier. Il est composé de comptables et non pas d'hommes au courant des organisations financières et de leur grand travail pour administrer une entreprise de manière à la faire prospérer. Le gouvernement actuel pourrait former un bureau des meilleurs experts du Canada. Il pourrait les emprunter des grandes institutions financières et des chemins de fer. Ces hommes rétabliraient les services administratifs sur les principes guidant les puissantes organisations auxquelles ils appartiennent eux-mêmes.

L'honorable M. BELCOURT: Puis-je demander à mon honorable ami s'il croit en réalité qu'un gouvernement, quelle que soit sa couleur, suivrait les recommandations des ex-

perts dont il parle? La question du prestige et du favoritisme politique n'existe-t-elle pas partout où il y a un gouvernement de parti?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'occasion n'a jamais été aussi propice qu'aujourd'hui. Je ne crois pas que vous puissiez trouver, dans toute l'histoire de notre civilisation, une époque où le gouvernement et le peuple aient senti plus profondément qu'à l'heure actuelle l'absolue nécessité d'abandonner radicalement les vieux rouages administratifs.

L'honorable M. BELCOURT: C'est une question qui relève des gouvernements plutôt que des commissions.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Naturellement, nous avons une étrange conception du gouvernement. Le gouvernement nous a été transmis par la tradition. Nous lui avons donné ce nom aux temps de l'aristocratie, alors que le souverain s'appropriait les revenus de la couronne sans se soucier de la voix du peuple. Le gouvernement, tel que nous le comprenons aujourd'hui, a été enlevé à un souverain autocrate et la voix du peuple a prévalu. Nous respectons l'autorité que le peuple lui a donnée et nous le regardons comme une Arche-d'Alliance à laquelle on ne doit pas toucher. Mais, après tout, ce n'est qu'une institution humaine; aussi humaine que toute autre institution, et je ne vois pas pourquoi des hommes d'affaires, non seulement en ce pays, mais dans n'importe quel pays, ne pourraient réorganiser leurs rouages administratifs. Nous employons encore les moyens archaïques du temps de la Confédération, bien que notre dette actuelle se chiffre à près de $3,000,000,000 et que notre revenu atteigne à peine un demi-milliard de dollars. Lors de la Confédération, notre bill des subsides n'excédait pas $20,000,000 et je doute fort que le revenu du pays excédât alors le même montant. Toutefois, bien que le temps ait fait son chemin, nous n'avons amélioré aucunement notre système d'administration. Depuis lors, la plus grande guerre de l'histoire a eu lieu, et a révolutionné toutes les institutions du monde civilisé. Cependant, nous continuons notre petit traintrain sans faire aucun effort pour y apporter quelque changement. Je dis que le temps est arrivé, où les hommes intelligents, non seulement au Canada, mais ailleurs, devraient appliquer à l'administration du gouvernement les mêmes méthodes qu'ils emploient dans les organisations commerciales auxquelles ils appartiennent.

L'honorable M. BELCOURT: Puis-je vous poser une question? Mon honorable ami fait remarquer—et je suis presque de son avis—que les dépenses du gouvernement actuel devraient être soumises à l'enquête de commissions spéciales. Me permettra-t-il de lui signaler un cas très remarquable, dans lequel les résultats qu'il espère obtenir n'ont pas du tout été obtenus?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami ne ferait-il pas mieux de prononcer un discours? Le sujet est digne de son attention, et j'espère que nous aurons le privilège de l'entendre exposer ses vues.

Nous avons déjà avoué la faiblesse de notre rouage administratif, quand nous avons institué la Commission des chemins de fer. Nous avons soustrait au ministère des chemins de fer, dont nous avons reconnu l'impuissance, l'administration de cette très importante utilité publique, l'Intercolonial. Nous en avons fait autant pour la Commission du grain. Nous avons consigné dans les Statuts notre incapacité de bien administrer l'immense récolte de blé de l'Ouest.

L'honorable M. BELCOURT: Puis-je faire observer que nous n'avons pu réussir à décider le gouvernement de suivre l'avis que les experts ont consigné dans leurs rapports? Prenez, par exemple, le chemin de fer de la baie d'Hudson et le creusage du canal Welland au profit des Américains.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Même le gouvernement actuel a institué une Commission afin de réprimer ces abus. Mes honorables amis ont donc la faculté de suivre les opérations de cette Commission.

L'honorable M. BELCOURT: La difficulté réside dans le fait que le gouvernement ne suivra pas ces recommandations.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si le gouvernement se montre trop rebelle, qu'on le remplace. Et je me borne à dire que je connais un gouvernement qui suivra les recommandations formulées sur ce plan.

Je me proposais d'aborder beaucoup d'autres sujets, mais j'ai déjà retenu votre attention plus longtemps que je ne le désirais, et je conclus. Il est très agréable d'apprendre que le gouvernement s'intéresse à ce point aux multiples et importants problèmes esquissés dans le discours du trône, et c'est avec un très vif intérêt que nous attendrons la réalisation de ces projets. Je recommande à mon honorable ami le leader de la Chambre que le Sénat se mette sérieusement à l'œuvre dès les premiers mois de la session pour étudier à leur mérite les mesures promises. Toutes ces mesures revêtent un caractère national et concernant non seulement l'avenir du pays, mais la vie quotidienne de la population. J'exprime donc l'espoir que les nombreuses mesures énumérées dans le discours du trône,

et dont l'exécution est possible jusqu'à un certain degré, pourront être préparées en vue de favoriser les meilleurs intérêts du Dominion.

L'honorable M. RAOUL DANDURAND: Honorables messieurs, c'est avec grand plaisir que je m'associe à mon honorable ami le chef de l'opposition (sir James Lougheed) pour exprimer mon appréciation de l'intéressant discours de l'honorable représentant de Lambton (M. Pardee), dont la carrière a été brillante aux Communes, et qui continuera de nous faire bénéficier de ses excellents avis et de sa grande expérience dans cette Chambre. Avec mon honorable ami je souhaite la bienvenu à l'honorable sénateur d'Edmonton (M. Côté), qui a appuyé l'adresse. Notre nouveau collègue nous a magnifiquement dépeint sa province d'adoption, l'Alberta. Il nous en a fait voir la prospérité et les immenses possibilités en ressources naturelles, et je suis certain qu'il saura, avec le concours des autres représentants venant de cette province, nous tenir parfaitement renseignés sur les besoins de cette région du pays.

Mon honorable ami qui est le porte-voix de la doctrine conservatrice dans cette Chambre, bien qu'il vienne de l'Ouest où le radicalisme se manifeste par endroits, a donné satisfaction aux éléments conservateurs de l'Est, attendant depuis quelque temps l'avènement d'un véritable chef qui représenterait un conservatisme pur et absolu. Je suis toujours heureux de l'entendre, car il a approfondi les nombreuses questions aujourd'hui soumises à notre délibération. Il a occupé un poste ministériel, et il connaît les difficultés qui se rencontrent dans l'administration du pays. Il n'a pas, sous son régime, amené le millénium, et il n'exige pas de ses successeurs l'idéalisme qui nous porterait à ce haut niveau. Il a indiqué que la réorganisation a été inaugurée dans les services administratifs après la guerre, qu'une enquête minutieuse a été menée à l'Imprimerie nationale et au ministère des Postes, et que leurs personnels ont été réduits avant que son gouvernement eût déposé son mandat. Il nous fait ensuite observer que si lui et ses amis avaient conservé les rênes du pouvoir, ils n'auraient pas attendu l'exercice 1923-24 pour opérer un remaniement complet, mais que son gouvernement aurait parfait son œuvre en 1921-22.

Je signalerai à mon honorable ami qu'en 1921-22 le total des déboursés s'élevaient à $463,652,436; et que, dans l'exercice suivant, par conséquent sous la présente administration, les dépenses ont été abaissées à $434,452,340, soit de près de $30,000,000. Je ferai aussi remarquer à mon honorable ami que la nouvelle administration devait faire face à $308,324,903 de dépenses non contrôlables, ce qui laisse $126,127,437 de dépenses contrôlables.

Si mon honorable ami veut bien retenir ces chiffres, il comprendra facilement que, dans la compression du budget, nous ne pouvions aller au delà du montant des dépenses contrôlables. Quel était le chiffre de ces dépenses contrôlables dans les quelques années qui ont précédé la guerre? En 1910-11, si nous déduisons les dépenses non contrôlables, nous constatons qu'elles étaient de $97,676,377; en 1911-12, de $106,696,920; en 1912-13, de $117,597,232; et en 1913-14, elles atteignaient $158,627,828. Ainsi, en 1922-23, le gouvernement avait ramené à $126,126,437 le montant des dépenses contrôlables, chiffre bien inférieur à celui des mêmes dépenses pour 1913-1914.

Mon honorable ami affirme cependant que nous n'avons pas agi avec assez de célérité et que nous avons attendu l'aiguillon de l'opinion publique. Je ferai observer à mon honorable ami qu'après deux ans d'administration, nous sommes en mesure de nous présenter devant le Parlement et d'exposer, à la surprise du public et de cette Chambre, qu'à la clôture de l'exercice courant nous aurons équilibré le budget. Cette déclaration était si peu attendue que nombre de mes collègues se demandent si ce n'est pas un rêve. Qu'ils soient patients, et ils constateront bientôt que c'est la réalité.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Puis-je demander si vous réduirez sensiblement les impôts?

L'honorable M. DANDURAND: Nous le ferons mais nous ne pouvons diminuer les impôts avant d'avoir équilibré le budget.

Quelle est aujourd'hui la situation du service civil et des autres services sous la Couronne au Canada? Les personnels des services administratifs ont été réduits de 3,959 fonctionnaires. Cette réduction ne s'est pas accomplie en un jour.

L'honorable M. BELCOURT: Avec quelle période établissez-vous la comparaison?

L'honorable M. DANDURAND: Avec le 1er janvier 1922. La première année, la réduction a été entreprise, et elle s'est poursuivie jusqu'à aujourd'hui. Cette réduction ne vise pas les appointements, mais le nombre des fonctionnaires. J'ai demandé la production au comité du Sénat de la liste du personnel des divers départements au 1er juillet 1910, 1914, 1918 et 1922; nous aurons plus tard la liste pour 1924. La réduction que j'ai mentionnée sera vérifiée, et j'ai l'assurance que nous verrons la possibilité d'opérer une plus

ample réduction. Je puis m'abuser, mais je crois et espère que les travaux du Sénat seront utiles à la Commission de vérification qui mènera son enquête dans tous les services administratifs.

Mon honorable ami prétend qu'il faudrait faire appel à des hommes d'affaires qui enquêteraient dans les différents départements et vérifieraient les dépenses du ministère des Travaux publics et de celui des chemins de fer. Quelle que puisse être la commission qui sera instituée, et quel que puisse être le groupe d'hommes d'affaires auquel il sera fait appel, leurs conclusions devront être ratifiées par le gouvernement et le Parlement. J'attire l'attention de mon honorable ami sur la situation suivante: durant les nombreuses années qu'il a été ministre, il doit avoir accompli une œuvre analogue, mais la guerre sévissait alors, et l'argent avait peu de valeur. C'était l'orgie. Nous devons modérer notre ardeur, aujourd'hui que nous devons acquitter la note. Mon honorable ami a assisté à des séances du Conseil, et il a étudié les prévisions budgétaires comme il a minutieusement examiné chaque article du budget, toutes les semaines. Ce comité comptait parmi ses membres des hommes d'affaires qui pouvaient apporter le poids de leur expérience dans l'étude et la solution des problèmes qui leur étaient soumis. Je puis affirmer à mon honorable ami que pendant de nombreuses semaines ce gouvernement a étudié et pesé chaque article de la dépense, et il pourra juger de notre œuvre quand le budget sera déposé. Les compressions effectuées le satisferont.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je suis heureux de vous l'entendre dire.

L'honorable M. DANDURAND: Or, il nous aurait été impossible d'équilibrer le budget, sans avoir auparavant comprimé les dépenses. Il existe toutefois des dépenses qui peuvent paraître importantes et que réclament toutes les régions du pays. Je me suis posé la règle qu'elles doivent à l'heure actuelle être indispensables ou rémunératrices. Mon honorable ami sait qu'un Cabinet composé de quinze ou seize membres représentant les diverses provinces et en étroit contact avec la population, ne peut pas toujours partager les vues du représentant de cette Chambre. Il y a des exigences sur lesquelles ils sont plus renseignés que lui. Il y a des obligations qu'ils estiment devoir être remplies. L'horizon individuel est limité. Les réprésentants des Communes dans le Cabinet ont leurs propres notions des affaires et des besoins de leurs provinces respectives.

Mon honorable ami a signalé le grave malaise qui règne dans le pays. Il doit néanmoins reconnaître que l'ensemble des conditions est favorable. Notre commerce et nos exportations ont augmenté. Notre système de transport s'est amélioré. Le travail est général et, cette année, la main-d'œuvre n'a même pas suffi à la demande. Les finances publiques sont en meilleur état. La déclaration que nous sommes en mesure de faire en est la preuve. Nos revenus se sont accrus pendant que nos dépenses ont diminué. Mon honorable ami doit naturellement accepter cette déclaration en l'absence des prévisions budgétaires. Je désire qu'il examine avec soin le budget qui sera bientôt déposé. Je sais qu'il y a des ombres au tableau. Je sais que nous avons le problème d'émigration, mais il est facile de l'expliquer. Dans les centres urbains des Etats-Unis, les salaires sont doubles des salaires payés au Canada. Le salarié éprouve donc la tentation de franchir la frontière. Sur nos fermes, dans nos centres ruraux, un certain malaise et un certain mécontentement se sont manifestés. Il n'est pas difficile d'en trouver le motif. Dans beaucoup d'endroits la production a augmenté, mais les prix ont diminué. Les Canadiens qui ont traversé la ligne ne sont pas des travailleurs agricoles, car la situation agricole n'est guère meilleure aux Etats-Unis qu'au Canada. Ils se sont dirigés vers les villes.

L'honorable M. DAVID: Et vers les centres manufacturiers.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ajoute vers les centres manufacturiers. Il ne doit cependant pas oublier que le manque de main-d'œuvre aux Etats-Unis a un motif. Et elle a pour cause l'interdiction virtuelle ou la vaste restriction de l'immigration des pays européens, mais non du Canada. Les Canadiens ont donc profité de l'occasion refusée aux salariés de l'Europe. Il existe dans nos centres ruraux un certain mécontentement qu'il faut attribuer à l'élévation des prix durant la guerre et au bien-être qui s'en est suivi. Les prix sont redevenus normaux et ont été ramenés aux niveaux d'avant-guerre, mais le coût des articles ne s'est pas abaissé en proportion. Il est très facile de relever son budget personnel ou domestique, il n'est pas aussi facile de le diminuer. Les salaires payés à la main-d'œuvre dans les villes et aux employés de chemins de fer sont l'un des principaux éléments du malaise actuel dans notre champ économique. Je ne récrimine pas. Par suite des conditions de guerre, ces employés ont obtenu de fortes augmentations de salaires, et ils se sont opposés à toute diminution. Je me borne à exposer un fait. Ils réclament le droit de conserver ces augmentations, parce que le coût de la vie n'a pas baissé. Pourquoi les blâmerais-je s'ils

désirent maintenir l'échelle actuelle des salaires? Ne constatons-nous pas dans l'univers des preuves que l'individu pense d'abord à lui-même? Le salarié qui a vu son salaire doubler ne veut pas le voir diminuer. La difficulté réelle réside dans le fait que le travail agricole est très faiblement rémunéré, par comparaison avec les salaires payés dans les centres urbains. Voilà le grief du cultivateur contre le coût élevé des produits manufacturés. Il se plaint que le prix de ses produits a décru, pendant que l'objet manufacturé maintenait son niveau élevé. Tout étrange que cela paraisse, quelques-uns de nos manufacturiers expriment aussi leurs doléances. Par contre, il est heureux que, dans les centres ruraux et urbains, le travail soit général. Ainsi que je l'ai fait observer, le chômage est plus rare que jamais auparavant en notre pays, et le Canada est en meilleure posture que tout autre nation de l'univers.

L'honorable M. McMEANS: Qu'avez-vous à dire des conditions de l'Ouest?

L'honorable M. DANDURAND: Elles se sont améliorées et, sauf dans une certaine région du Manitoba, la récolte a été abondante. Il est vrai qu'elle ne s'est pas vendue à un prix bien élevé. Les cultivateurs s'en plaignent, et je sympathise avec eux. Ils adoptent des résolutions et veulent que nous remédions à la situation. Dans leurs demandes, ils réclament aussi la réduction des dépenses, mais, en même temps, ils revendiquent la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Il est évident qu'ils désirent la diminution du tarif.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous allez vous rendre à leur désir, n'est-ce pas?

L'honorable M. WATSON: Assurément.

L'honorable M. DANDURAND: Ils croient que le tarif actuel tend, pour la plupart des articles, à maintenir les prix trop élevés. Ils estiment que les conditions de l'univers règlent le prix de vente de leurs propres produits, et ils réclament une diminution dans le coût de la vie. D'autre part, l'Association des manufacturiers exige un relèvement du tarif. C'est au Parlement que se produit le choc de ces deux intérêts contraires. Il appartient au gouvernement et au Parlement de tenir en équilibre ces deux vastes contributeurs à nos ressources, les agriculteurs et les industriels.

J'ai dit que les manufacturiers réclamaient un relèvement du tarif. Les hommes d'affaires ou les hommes publics sont au courant des difficultés que présente un remaniement tarifaire. Ce n'est pas chose aisée que d'établir un tarif à la convenance d'un chacun. Il est même difficile que les bénéficiaires d'un tarif s'entendent sur ce qui est équitable. Je me rappelle qu'en 1903, 1904 et 1905, l'Association des manufacturiers a tenté de dresser un tarif scientifique. Les différentes sections—les industries du fer, de l'acier et des matières textiles—se sont mises à l'œuvre afin de réconcilier leurs intérêts respectifs. Elles ont trouvé la tâche tellement ardue qu'elles l'ont abandonnée. Elles n'ont jamais mené leurs travaux à bonne fin, ne pouvant surmonter la difficulté qu'il y avait d'harmoniser les différents intérêts. La matière première d'une industrie était le produit fini, ou une partie du produit fini de l'autre. La confection d'un tarif entraînait une telle tablature pour donner satisfaction à la fois aux industries de la matière première et aux manufacturiers qu'il a fallu renoncer à la tâche. Je reconnais que la revision d'un tarif, ou même la mention d'un tarif, effraie le manufacturier. Quand l'un des représentants d'Ottawa (sir George E. Foster) a entrepris de remanier le tarif, je me souviens de l'émoi qu'il a créé parmi les manufacturiers canadiens, et des récriminations qui ont résulté des légers remaniements qu'il a opérés. En 1897, les manufacturiers ont aussi été, je ne dirai pas scandalisés, mais effrayés, lorsque la première préférence a été accordée à la Grande-Bretagne. Ils se sont, avec le temps, rendu compte, malgré leur effroi, qu'aucun préjudice ne leur était causé, car, à l'abri de ce tarif, ils ont prospéré. En 1911, ils ont poussé les hauts cris quand M. Fielding, à la suite de ses négociations, a rapporté le projet de traité de réciprocité pour les produits naturels. Ils n'étaient atteints en aucune manière, mais il a semblé que le temple menaçait de s'écrouler sur leurs têtes. Ils se sont montrés impitoyables et égoïstes, et ils se sont ligués pour fermer le marché américain au cultivateur canadien.

L'honorable M. ROBERTSON: C'est le cultivateur américain qui l'a fermé.

L'honorable M. DANDURAND: Aucunement. Le Congrès a adopté une loi, qui est restée dans les Statuts de Washington jusqu'à l'année dernière. Ce sont, au contraire, les capitalistes de l'Est qui ont réussi à soulever un tel tolle que le projet de réciprocité a été rejeté.

Mon honorable ami (sir James Lougheed) a fait observer que spontanément l'Ouest s'était ligué pour former un troisième parti, à l'exclusion des deux autres. Je crois qu'à la vérité cette organisation a pris naissance le jour où l'Est a refusé à l'Ouest l'accès du marché voisin.

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand, le débat est ajourné.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SENAT.

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mercredi, 5 mars 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

CONGES DES FONCTIONNAIRES PUBLICS.

L'honorable GEORGE H. BRADBURY: Je désire appeler l'attention du Gouvernement actuel sur une question qui aurait dû être soulevée il y a déjà quelques temps. C'est la transgression, par ce Gouvernement et celui qui l'a précédé, d'une loi du Parlement. En 1918, le Parlement déterminait par une loi les jours de congé public, et cette loi, depuis son adoption, est toujours restée lettre morte. Je veux citer, pour les consigner dans notre compte rendu officiel, les jours que nos statuts déclarent congés publics. Voici ce que dit le Statut du Canada, 1919-20, chapitre 41, article 6:

La loi du service civil 1918, est modifiée par l'insertion de l'article suivant immédiatement à la suite de l'article trente-trois:

33A. Les jours suivants, et nul autre, sont les jours fériés devant être observés dans et par le service civil:

(1) Les dimanches;
(2) Le jour de l'an;
(3) le vendredi saint;
(4) le lundi de Pâques;
(5) le jour de Victoria;
(6) l'anniversaire de naissance du souverain régnant, ou le jour fixé par proclamation du Gouverneur en conseil pour la célébration de cet anniversaire;
(7) le jour de la Confédération;
(8) la fête du Travail;
(9) la Noël;
(10) tout jour fixé par proclamation du Gouverneur en conseil pour être observé comme jour de jeûne général, jour d'actions de grâce ou jour férié.

Je suppose que c'est en vertu de ce dernier paragraphe que le Gouverneur-en-conseil se croit autorisé de décréter que tel ou tel jour sera un congé pour les fonctionnaires publics du pays. Permettez-moi de dire que si le Gouvernement actuel s'est basé sur le statut pour déclarer que ce jour est un congé public, il a absolument transgressé la loi. Ce statut ne l'autorise pas à faire de ce jour un congé légal. La chose se répète tous les ans. Aujourd'hui n'est qu'un des quatre ou cinq jours qui, chaque année, ont été déclarés congés publics par le Gouvernement, contrairement aux dispositions de la loi. L'on comprend combien l'affaire est sérieuse si l'on songe que chacun de ces congés coûte au pays de $200,000 à $300,000. Des 40,000 fonctionnaires publics que nous avons au Canada, chacun a le droit aux congés légaux prescrits par le statut. C'est peut-être en s'appuyant sur le paragraphe que le Gouvernement a déclaré que ce jour est une fête légale. Il se lit comme suit:

Tout jour fixé par proclamation du Gouverneur en conseil pour être observé comme jour de jeûne général, jour d'actions de grâce ou jour férié.

Ce paragraphe, il me semble, ne saurait donner au Gouvernement le pouvoir de décréter qu'un jour sera congé légal pour le service administratif du Canada. Il veut simplement dire que si le Gouvernement désire décréter qu'un jour sera férié pour toute la population du Canada, il a le pouvoir de le faire; mais je tiens à faire remarquer à mes honorables collègues que si le Gouvernement veut faire de ce jour un congé pour les fonctionnaires publics, il agit contrairement à la justice et aux dispositions de la loi.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne crois pas que mon honorable collègue puisse soulever cette question sous le chapitre des questions de privilège.

L'honorable M. BRADBURY: Elle apparaît à l'Ordre du jour. Je crois avoir le droit de la traiter sous ce titre.

L'honorable M. DANDURAND: Les questions qui peuvent être soulevées d'après l'Ordre du jour sont en nombre plutôt limité. Il y a des questions tellement urgentes qu'on peut les discuter sans en donner avis. Mon honorable ami semble avoir oublié que ses paroles sont une condamnation de la Chambre des Communes et de son attitude en cette matière. Il ne peut blâmer le Sénat qui siège aujourd'hui. Apparemment, la Chambre des Communes a cru, dans sa sagesse, qu'elle ne devait pas siéger en ce jour. Je ne sais si le congé que les députés se sont donné a été pris également dans les différents ministères.

L'honorable M. BRADBURY: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: C'est possible. Comme le dit mon honorable collègue, depuis que cette loi fait partie de nos statuts, elle a été plutôt violée qu'observée, et l'on a réclamé ou plutôt pris certains congés qui n'avaient pas fait l'objet d'une proclamation spéciale. La Chambre des Communes devra faire son examen de conscience et voir jusqu'à quel point elle a transgressé ce qui vient d'être lu.

L'honorable M. BRABURY: Je ne blâme pas tant la Chambre des Communes que le Gouvernement qui a décrété que ce jour est un congé légal pour le service adminis-

tratif. J'admets que la Chambre des Communes a parfaitement le droit de se donner un congé quand elle le juge à propos. Mais je maintiens que le Gouvernement n'a nullement le droit de violer la loi tel qu'il le fait.

DISCOURS DU GOUVERNEUR GENERAL

Le Sénat reprend le débat ajourné hier sur la prise en considération du discours de Son Excellence le Gouverneur général, et sur la proposition de l'honorable M. Pardee qu'une adresse soit présentée à Son Excellence en réponse à ce discours.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, lors de l'ajournement du Sénat, hier soir, je parlais de l'attitude inexplicable et injustifiable des manufacturiers, en 1911. Ils perdirent alors, ce me semble, le droit de prêcher la bonne volonté et le franc jeu aux cultivateurs de ce pays. Leur attitude et leurs actes en 1911 les rendent inaptes à juger les autres sous ce rapport. Leur égoïsme ne pourra jamais être égalé par celui des fermiers.

Au milieu de ces intérêts divergents se dresse en suprême arbitre le Parlement. Il nous faut définir une politique juste et équitable pour toutes les classes et sections du Canada. De quoi se plaignent maintenant les manufacturiers? J'ai dit que les agriculteurs réclamaient partout une réduction du tarif des douanes tandis que les manufacturiers demandent que nous augmentions ce tarif. De quoi se plaignent donc les manufacturiers? Ils se plaignent de l'augmentation de la préférence envers la Grande-Bretagne. Je veux d'abord poser le principe que le tarif canadien est imposé pour l'avantage du Canada seulement et que c'est aussi pour notre propre bénéfice qu'a été accordée la préférence à la Grande-Bretagne. Dans ce pays où le climat est rigoureux, nous devons voir à ce que le peuple puisse se procurer ses vêtements au meilleur marché possible. Le tarif doit être imposé de telle façon que le prix de vente sera juste et équitable tout aussi bien envers le consommateur qu'envers le producteur. Où doit se trouver la ligne de démarcation? C'est là un problème très difficile à résoudre. Les conditions varient selon les temps et les lieux. Le coût de la matière première varie. Le commerce subit des dépressions en dedans et au dehors de nos frontières; le cours du change est sujet à la hausse ou à la baisse; les gages des employés ne sont pas partout les mêmes. Nous devons aussi porter notre attention sur le marché domestique, et sa puissance d'achat, ainsi que sur le marché étranger et la possibilité qu'il y a pour nos manufacturiers d'y établir une concurrence fructueuse. Et que sais-je encore? Toutes sortes de conditions peuvent surgir qui viendront altérer la situation. Les conditions qui motivent l'établissement d'un tarif aujourd'hui n'existeront peut-être plus demain. Je crois que si un certain flot de marchandises peut s'écouler du dehors dans notre pays, il est un signe et une garantie que les conditions deviennent meilleures chez nous. Il stimule une saine concurrence; il tient le manufacturier en alerte, et développe son esprit d'initiative.

Que devraient être l'impôt, la taxe, le droit ou la protection? Tous ces mots sont synonymes. Les manufacturiers apportent deux objections principales contre le tarif préférentiel en faveur de la Grande-Bretagne. Ils se plaignent surtout de la préférence accordée aux tissus de laine et aux chaussures. Prenons les tissus de laine. Les habits et les manteaux d'hommes, les tissus cardés (tweeds), les casimirs, les tissus de poils de daim et les autres draps subissent des changements tarifaires. Le tarif préférentiel était de 27½ pour cent, le tarif intermédiaire et le tarif général étaient de 35 pour cent. Le droit sur les marchandises importées de la Grande-Bretagne dans un port canadien a été réduit de 10 pour cent, ce qui le porte à 24½ pour cent. Il est vrai qu'en 1923, les importations des tissus de laine ont été plus considérables qu'en 1922, mais cette augmentation fut-elle le résultat de l'augmentation de la préférence tarifaire? J'en doute, et les chiffres que je vais citer répondent à ceux qui font cette assertion. En 1921, les importations totales, au Canada des laines fabriquées étaient de $61,928,975; en 1922, elles étaient réduites environ de moitié, et se chiffraient à $32,048,615; en 1923, elles atteignaient $40,655,452. Mes honorables collègues remarqueront que même avec cette augmentation, les importations de 1923 étaient encore d'un tiers moindres que celles de 1921.

Maintenant, l'augmentation des importations qui s'est produite de 1922 à 1923 est-elle due au tarif préférentiel? J'ai ici un tableau contenant un état mensuel des importations de tissus de laine de la Grande-Bretagne en Canada pour les années 1922 et 1923. Que prouve-t-il? Le premier tarif préférentiel n'entra en vigueur que dans le mois de mai 1922, et ne pouvait produire des résultats sur le chiffre des importations qu'après le mois de juin 1922. Les chiffres des importations pour les cinq premiers mois, avant la mise en force du tarif préférentiel, sont les suivants: janvier $2,173,298; février, $2,295,000; mars, $3,494,000; avril, $1,682,000; mai, $2,834,000. Suivent les mois après l'entrée en vigueur du tarif préférentiel: juin, $2,197,000;

juillet, $2,155,000; août, $3,028,000; septembre, $2,901,000; octobre, $2,677,000; novembre, $2,378,000; décembre, $2,387,000. Il n'y a pratiquement aucune différence entre les chiffres des importations dans les mois qui ont suivi la mise en vigueur de la préférence et ceux des mois qui l'ont précédée.

Nous arrivons maintenant à 1923 dont les cinq premiers mois étaient sous le régime du premier tarif préférentiel. Nous y voyons les chiffres suivants: janvier, $2 652,000; février, $2,924,000; mars, $3,777,000; avril, $2 281,000; mai, $2,175,000. Comparons maintenant les chiffres de la période après l'augmentation de la préférence dans le tarif. Les voici: juin, $2,504,000; juillet, $2,986,000; août, $3,362 000; septembre, $2,780,000; octobre, $2,381,000; novembre, $1,945,000; décembre, $1,828,000. Mes honorables collègues voient que les tarifs préférentiels n'ont pas apporté un changement bien sensible dans le chiffre des importations de la Grande-Bretagne.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quel est alors l'avantage d'augmenter la préférence tarifaire si le résultat n'est que de diminuer le revenu du Canada?

L'honorable M. DANDURAND: Je vais maintenant citer les chiffres totaux pour les deux ans. Nos importations totales de la Grande-Bretagne en 1922, furent de $29,905,-768; en 1923, sous le régime de la deuxième préférence, elles atteignirent $31,600,856. Ces chiffres prouveront à mes honorables collègues que la différence des importations, sous les deux régimes, est très petite, et qu'elle ne représente en effet que la diminution de nos importations des Etats-Unis. Le chiffre de nos importations totales, sous ces deux chapitres, est pratiquement resté le même pendant ces deux ans, la seule différence étant que nous avons transporté notre clientèle des Etats-Unis à la Grande-Bretagne.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais vous y avez perdu dans le montant des droits perçus.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne vois pas que la perte dans le montant perçu pour les droits de douanes ait été bien considérable. Il y eut une légère augmentation dans nos importations, mais le résultat a été que nous avons importé en plus de la Grande-Bretagne à peu près ce que nous avons importé en moins des Etats-Unis.

L'honorable M. DAVID: La préférence accordée a-t-elle eu pour effet de faire baisser le prix des laines fabriquées?

L'honorable M. DANDURAND: Le résultat a été de réduire non seulement le prix des marchandises de laine importées au Canada mais aussi celui des laines fabriquées dans notre pays, car la concurrence des marchandises étrangères oblige le fabricant canadien à baisser ses prix de vente pour maintenir son commerce.

L'honorable M. DAVID: Comme question de fait, la préférence accordée produisit-elle ce résultat?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai point de données exactes sur ce point, mais par déduction logique, j'en arrive à cette conclusion.

Les importations des Etats-Unis des laines fabriquées pendant la même période, donnent les chiffres suivants: 1921, $5,081,040; 1922, $3,195,958; 1923, $2,561,314. Ceci prouve ce que j'ai dit il y a un instant: que la réduction des importations des Etats-Unis correspond à l'augmentation de nos importations de la Grande-Bretagne. J'aimerais à élucider davantage ce point donnant des détails plus précis, et étudiant certains articles en particulier. Prenons, par exemple, "les serges, les tissus cardés (tweeds), les étoffes pour manteaux de dames et robes". En 1921, nous en importâmes 6,509,587 verges formant une valeur de $8,351,920. En 1922, ces importations furent portées à 10,876,404 verges et à $11,112,458. En 1923, elles se chiffraient à 10,377,817 verges pour une valeur de $10,685,894. Il y eut moins de cette marchandise importée en 1923 qu'en 1922. Je n'ai pas la quantité de casimirs, habits et tissus de poils de daim, etc., importés pendant ces années, mais j'en ai la valeur. En 1921, le chiffre était de $1,116,996; en 1922, date de la mise en vigueur de la première préférence, la valeur était portée à $1,521,268; et en 1923, année où la deuxième préférence fut appliquée, elle se montait à $1,621,657.

Maintenant, je prends l'article: "chaussettes et bas". En 1921, nous en importions pour $2,165,938; et en 1923, pour $2,379,887.

Tous ces chiffres démontrent que les importations, en général, n'ont pas beaucoup augmenté, et que, même pour certaines marchandises, il n'y a pas eu d'augmentation.

Je constate en même temps qu'il n'y a pas eu de diminution dans le nombre d'employés de nos manufactures de laine, au Canada, en 1923. J'ai ici un tableau qui donne le nombre d'hommes travaillant dans 30 fabriques canadiennes de draps et tissus de laine. Je ne citerai pas tous les chiffres, mais je donnerai la moyenne mensuelle du nombre d'employés. En 1922, elle était de 4.052, et, en 1923, de

4,144. Par là, nous voyons qu'il ne se produisit aucun ralentissement dans le travail de nos industries manufacturières.

L'honorable M. POPE: Avez-vous une liste des fabriques qui furent obligées de fermer leurs portes et d'abandonner les affaires?

L'honorable M. DANDURAND: Un certain nombre de fabriques ne purent se maintenir, mais il serait intéressant d'avoir un tableau couvrant une période de plusieurs années. Il n'y a aucun doute qu'en 1922 et en 1923, quelques-unes de ces institutions opéraient avec perte, mais pour bien juger de ce côté de la question du commerce des tissus de laine au Canada, nous devons étudier les chiffres pour un certain nombre d'années.

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je demander à l'honorable sénateur s'il croit que les chiffres qu'il vient de citer sont exacts? Les rapports sont-ils complets, et le ministère a-t-il reçu tous les comptes rendus indiquant le nombre d'hommes employés dans cette industrie?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai le tableau que m'a remis, sachant que je m'en servirais, le bureau de la statistique du Dominion. Ainsi, je crois que ces chiffres peuvent soutenir l'épreuve.

L'honorable M. ROBERTSON: Tout récemment, les fabricants de laine de ce pays ont présenté au Gouvernement un dossier où ils prétendent que durant les derniers douze mois, ils durent renvoyer sept mille employés, faute de travail.

L'honorable M. DANDURAND: Mon tableau couvre les opérations de 30 fabriques.

L'honorable M. ROBERTSON: Je crois que nous devrions avoir un rapport complet.

L'honorable M. SMITH: Evidemment, celui-ci n'inclut pas toutes les fabriques.

L'honorable M. DANDURAND: J'en arrive maintenant à l'industrie de la chaussure: "Bottes, et souliers, à semelles assujetties à la cheville ou au fil mécanique et non cousues, à bords étroits." Le tarif préférentiel sur ces marchandises est de 15 pour cent, le tarif intermédiaire est de 22½ pour cent et le tarif général est de 25 pour cent. Ce tarif de préférence a été mis en force au mois de mai 1922, alors qu'il fut réduit de 17½ pour cent à 15 pour cent. Il n'y eut pas de réduction en 1923. Les marchandises de cette espèce importées de Grande-Bretagne pendant les derniers neufs mois de 1921 se chiffrèrent à $2,951; celles de 1922, à $3,546; et celles de 1923, à $3,719.

Le deuxième article: "bottes, souliers, pantoufles et fausses semelles de toute espèce", comporte un tarif préférentiel de 17½ pour cent, un tarif intermédiaire de 27½ pour cent, et un tarif général de 30 pour cent. En 1922, le tarif fut réduit de 20 pour cent à 17½ pour cent; en 1923, l'on établit une réduction de 10 pour cent sur ces marchandises quand elles sont importées directement en Canada, et le tarif devint de 15½ pour cent. La valeur des importations totales de bottes et souliers en ce pays, est comme suit: dans les derniers neuf mois de 1921, $983,706; en 1922, $855,030, en 1923, $1,105,632. L'augmentation des importations de 1923 comparées à celles de 1922 est de $250,602. En 1921, nous avons reçu du Royaume-Uni, des chaussures pour une valeur de $283,049; en 1922, nous en avons reçu pour $404,828; et en 1923, pour $652,083, ce dernier chiffre accusant, sur l'année précédente, une augmentation de $247,255.

Pendant les douze mois de l'exercice financier se terminant le 31 mars 1923, les importations totales de bottes et souliers (sauf les souliers de caoutchouc) au Canada furent de $1,633,087, ce qui représente deux et demi pour cent de la valeur des chaussures importées et fabriquées dans ce pays. Durant l'année fiscale se terminant le 31 mars 1923, nous avons importé et fabriqué au Canada des chaussures pour une valeur totale de $70,-200,000.

Les chaussures importées des Etats-Unis pendant les trois dernières années représentent les valeurs suivantes: 1921, $1,021,356; 1922, $815,193; 1923, environ la même valeur: $835,982.

Nous avons reçu du Royaume-Uni pendant l'année solaire 1921, des chaussures pour une valeur de $292,012; pendant l'année solaire 1922, la valeur était de $391,080; et en 1923, $604,472.

Si l'on se plaint qu'un droit de 15½ pour cent n'est pas une protection suffisante contre la concurrence anglaise, quel droit serait donc suffisant? Devrait-il être de 25 pour cent? Nous imposons un droit de 25 pour cent sur les marchandises américaines, qui nous arrivent cependant, en quantité, à vrai dire, peu considérable. La perte du fabricant canadien ne peut s'élever à plus de 2½ pour cent.

En 1921, nos importations totales furent de $799,478,483; en 1922, elles furent de $762,-409,309, et en 1923, de $903,530,515.

Nos exportations pendant la même période se chiffrent comme suit: 1921, $861,694,281; 1922, $898,177,851; 1923, $1,028,319,123. Les importations totales de la Grande-Bretagne, en 1923, furent de $154,492,420; et celles des Etats-Unis pour la même année, furent de $610,374,804.

Nos exportations à la Grande-Bretagne furent de $360,819,518; et aux Etats-Unis, de $422,041,789. Nos exportations à la Grande-Bretagne représentaient 35.6 pour cent de nos exportations totales, et nos importations du même pays formaient 17.1 pour cent de nos importations totales.

Apparemment, nous n'avons pas raison de nous plaindre du traitement accordé au Royaume-Uni, quand nous y vendons 35 pour cent de nos produits exportés, et que nous n'y achetons que 17.1 de ce dont nous avons besoin. Je le répète, les produits importés de la Grande-Bretagne sous le régime de ce tarif réduit constituent un avantage pour le Canada, et non pour la Grande-Bretagne.

Comme preuve que les fabricants de tissus canadiens n'ont aucunement souffert de ce tarif, j'ajouterai que la production des laines a graduellement augmenté dans le pays durant ces dernières années, et l'augmentation en 1923 a été plus considérable que celle qui s'est produite dans les deux années précédentes réunies.

En examinant les profits réalisés par quelques compagnies bien administrées, je trouve que le bilan annuel des fabricants de tissus de laine accuse un bénéfice très satisfaisant pour les actionnaires. Les chiffres que j'ai cités pour les importations de la Grande-Bretagne sous le régime du tarif préférentiel, démontrent que les fabricants de chaussures n'ont aussi, aucune raison de se plaindre. L'augmentation des importations n'a été que très minime, et ne représente, comme je l'ai dit, que deux et demi pour cent de notre commerce total de production et d'importation.

Avant de clore ces remarques, je veux dire un mot de l'accroissement de notre commerce avec la France. Dans les neuf derniers mois de l'année 1922, nos exportations en France, furent de $10,634,448. Durant les neuf derniers mois de l'année 1923, elles accusèrent sur l'année précédente une augmentation de $3,230,574, et s'elevèrent au total de $13,865,-022. Pendant ces deux périodes de neuf mois, nos importations furent comme suit: 1922, $9,354,566; 1923, $11,749,515, soit dans les derniers neuf mois de 1923, une augmentation de $2,394,849 sur le total des marchandises importées dans la période correspondante de l'année précédente.

Le nouveau traité fut mis en vigueur en septembre dernier, et dans les mois suivants: octobre, novembre et décembre, nos importations s'élevèrent à $4,351,148, donnant un total de $869,943 de plus que celui des importations de la même période, en 1922.

Durant les mêmes mois, en 1923, nos exportations en France se chiffrèrent à $6,240,-493, soit une augmentation de $2,083,431 sur les produits exportés pendant les mois correspondants de l'année 1922.

Ce résultat dans l'augmentation de nos produits exportés est d'autant plus appréciable qu'il a été obtenu en dépit de la dépréciation de la monnaie française. J'attribue une grande partie de cette augmentation de nos exportations en France au travail splendide de l'un de nos collègues, l'honorable représentant de Montarville (l'honorable M. Beaubien), qui, durant cinq mois, de juillet à novembre, voyagea avec l'exposition canadienne en France en expliquant les avantages du marché canadien. Je suis sûr que lorsque le franc aura repris son cours normal, ou même qu'il aura atteint la moitié de sa valeur au pair, le fabricant canadien retirera de grands avantages de notre commerce avec la France. Je désire remercier notre honorable collègue au nom du Gouvernement pour le travail zélé et digne d'éloges qu'il a accompli dans l'intérêt du Canada.

L'honorable G. D. ROBERTSON: Messieurs, on me permettra d'adresser mes félicitations à nos honorables collègues qui ont respectivement proposé et appuyé l'adresse en réponse au discours qu'il a plu à Son Excellence de prononcer à l'inauguration de cette session du Parlement. Le Gouvernement mérite aussi des félicitations pour avoir choisi dans la circonstance un homme qui possède une longue expérience parlementaire, étant donnée la difficulté que quiconque éprouverait à justifier tout ce que contient le discours-programme.

A notre honorable collègue qui a appuyé l'adresse j'adresse mes souhaits de bienvenue. Nous sommes toujours heureux d'accueillir dans cette Chambre des compatriotes de différentes parties du pays qui, grâce à leurs talents et à l'estime qu'ils ont su acquérir de leurs concitoyens dans la province où ils demeurent, ont reçu une récompense bien méritée en étant nommés membres du Sénat. J'estime que le Gouvernement mérite des félicitations pour le choix qu'il a fait dans la personne des honorables sénateurs qui ont proposé et appuyé l'adresse.

On ne peut pas s'attendre à ce que tous les hommes s'entendent sur tous les sujets. Autrement ce serait un monde bien assommant. Mais jamais je n'ai été autant en désaccord avec les déclarations d'hommes publics que je ne le suis relativement à la première phrase du discours préparé par le Gouvernement et lu par le Gouverneur-général. On y parle des nombreuses preuves d'un regain de prospérité au Canada. Si, pour découvrir un signe de prospérité ou quoi que ce soit qui res-

semble à la prospérité au Canada, je me reporte à l'an dernier et que j'examine ce qui s'est passé d'un bout à l'autre du pays, la première chose qui me frappe est notre situation financière. Quel est notre bilan actuel comparé au précédent? Quand on pense que la dette nationale dépasse presque de 100 millions ce qu'elle était lorsque le Gouvernement actuel est entré en fonctions, on peut difficilement conclure qu'on a des preuves d'une grande prospérité.

Puis on songe aux impôts et quand on pense aux nouvelles charges imposées aux contribuables de ce pays depuis deux ans, il est encore difficile de se persuader que cela est un signe de prospérité. Quand on rappelle les promesses solennelles faites par le gouvernement actuel il n'y a pas si longtemps au sujet de la réduction des impôts et du prix de l'existence et qu'on se rend compte que ce prix de l'existence a augmenté depuis deux ans, on comprend que l'humble citoyen qui a senti plus que tout autre membre de la société le poids additionnel des impôts que le pays doit supporter, n'a guère raison d'être satisfait. Dans tout cela rien n'indique une grande prospérité.

D'autre part, un pays, et surtout un jeune pays comme le Canada, se figure parfois prospérer si sa population augmente d'une façon appréciable et qu'il ait des chances de développement. Que sommes-nous forcés de conclure quand nous examinons la situation relative à l'immigration et l'émigration, depuis deux ans? N'est-ce pas que l'émigration a dépassé l'immigration? N'est-il pas vrai que nous avons perdu de bons citoyens canadiens, leurs femmes et leurs enfants nés en Canada et élevés dans nos écoles primaires et supérieures? Au moment où ces hommes et ces femmes allaient atteindre l'âge adulte, ils ont été forcés de quitter le Canada faute de possibilités, et ils ont emporté avec eux ces avantages pour lesquels le Canada avait payé, afin d'exercer ailleurs leurs talents et donner leur travail et leur industrie à un pays étranger. Pour les remplacer nous recevons un nombre moindre d'immigrants, qui n'ont pas été instruits et élevés d'après nos coutumes, dont beaucoup ne parlent même pas la langue généralement employée dans le pays, et qu'il faut "canadianiser".

Le discours du trône dit un peu plus loin que le chômage a bien diminué. J'avoue que c'est possible à cause de l'effroyable exode de notre population ouvrière. Il y a environ un mois—je crois qu'il y a un mois aujourdhui—j'ai eu l'occasion de discuter certaines questions d'ordre public, particulièrement la question de protection et j'avais mentionné par hasard qu'au cours de l'année dernière près de 200,000 Canadiens avaient émigré aux Etats-Unis. J'ai remarqué peu de temps après qu'un membre du cabinet avait nié absolument la véracité de cette déclaration, à laquelle il a fait allusion en des termes qui sont loin d'être parlementaires; mais comme il était en dehors du parlement, on ne doit pas lui en faire reproche. Il a donc dit qu'il n'était pas parti un aussi grand nombre de gens du Canada, l'an dernier.

Je me permettrai de signaler à l'attention du Sénat et de l'honorable ministre en question, au cas où il le verrait, une opinion qu'on peut considérer comme faisant autorité en la matière. Un des plus grands journaux du Canada a fait une enquête et a obtenu des autorités américaines des statistiques officielles relativement au nombre de gens qui sont allés aux Etats-Unis au cours de l'année dernière. Les conclusions de ce personnage autodisé, qui est M. J. J. Short du département de l'Immigration des Etats-Unis, à Détroit, peuvent être résumées de la façon suivante:

> Près de 250,000 Canadiens sont entrés aux Etats-Unis par Windsor et Détroit en 1923 et M. Short et ses collègues estiment qu'il en est entré 150,000 à 200,000 par d'autres endroits ce qui fait pour l'année un total de plus de 400,000...

habitants du Canada. Par conséquent je m'excuse de l'erreur que j'ai faite il y a un mois au cours de mon discours à Toronto. Je m'en tiens à la correction et j'accepte la déclaration du fonctionnaire américain.

L'honorable M. DAVID: Quelle déclaration? Où est la différence?

L'honorable M. ROBERTSON: Le chiffre est le double de celui que j'avais cité. Eh bien, messieurs, cela ne me paraît pas être une preuve de prospérité. Mais si seuls les ouvriers sans travail étaient partis pour les Etats-Unis et si tout le monde était employé maintenant au Canada, le Gouvernement pourrait croire que la situation est bonne et que personne ne souffre en ce moment. Mais j'attire l'attention du Gouvernement et du Sénat sur la nouvelle que publiait tout récemment un journal d'Ottawa au sujet d'un rapport officiel du département du Travail de l'Ontario disant qu'il y avait 800 demandes de travail inscrites au bureau de la rue Queen, à Ottawa. Le même jour, je crois, un journal de Montréal disait qu'il y avait 25,000 chômeurs connus à Montréal.

L'honorable M. DANDURAND: Vingt cinq mille?

L'honorable M. ROBERTSON: C'est ce qu'on disait la semaine dernière. Et il n'y a pas si longtemps que le chef de la police de Toronto a empêché une manifestation de chômeurs de cette ville qui, avec leurs familles,

sont sans ressources. Je dis à mes honorables collègues du Sénat et au pays tout entier que le chômage est très répandu au Canada à l'heure actuelle, comme il l'a été du reste depuis trois ans, en dépit du départ de 400,000 habitants en douze mois. Si l'on faisait un recensement aujourd'hui, on s'apercevrait que la population a diminué d'une façon assez appréciable depuis 1921. Sont-ce là des signes de prospérité? Si oui, alors mon jugement est certainement faux.

A part cela, si le Canada prospérait et si tout promettait pour l'avenir, est-ce que les agriculteurs se plaindraient comme ils le font aujourd'hui? N'est-il pas vrai que tout ce que possèdent les cultivateurs, animaux, récoltes, et le reste, a tellement diminué de valeur et rapporte si peu qu'ils sont cruellement déçus et très mécontents après les promesses qui leur avaient été faites il y a deux ou trois ans? Leurs espérances se sont évanouies. Sont-ce là des signes de prospérité?

Qui donc, je le demande, voit ces signes de prospérité? Est-ce l'agriculteur? Je ne le pense pas. Sont-ce les industriels dont les usines fabriquent peu ou pas du tout et qui sont venus ici se plaindre auprès du gouvernement de la situation désespérée dans laquelle ils se trouvent? Sont-ce les employés qui chôment et qui ne peuvent pas obtenir de travail en Canada, ou encore ceux qui sont partis pour gagner leur vie aux Etats-Unis? Ce n'est ni le salarié, ni le fabricant, ni le cultivateur. Alors qui est-ce? Messieurs, dois-je conclure que cette idée a germé dans l'esprit de l'auteur du discours, et qu'elle n'est que l'expression d'un désir, au lieu de s'appuyer sur des faits existants? Il devait avoir la tête dans les nuages; son désir de voir le Canada prospère l'a empêché de voir la situation telle qu'elle est réellement. Il trouvera difficilement dans le pays des gens qui admettront que tout indique en Canada le progrès et la prospérité.

Je félicite l'honorable sénateur de Lambton (M. Pardee) de la façon magnifique dont il a parlé, hier, de la fierté nationale. Ce sentiment existe trop peu en Canada de nos jours. Peut-être ne doit-on pas s'en étonner, car notre population devient de plus en plus cosmopolite, à mesure que les Canadiens d'origine sont forcés de quitter leur patrie pour garder le genre de vie auquel ils pensent avoir droit et dont ils peuvent jouir ailleurs. Nous les échangeons pour des étrangers qui ne se font pas la même idée qu'eux de l'importance de l'idéal canadien. Mais je ne suis pas d'accord avec mon honorable collègue quant au moyen d'atteindre ce louable objectif et de créer cet esprit vraiment national. Je ne pense pas qu'on puisse y arriver avec une modification du

régime douanier comme celle que proposait il y a quelques instants le leader du gouvernement. Il ne peut pas y avoir de doute sur la signification de ses remarques. Je conclus de son exposé que plus on donnera de préférence à l'Angleterre, moins il y aura d'importations et que, par conséquent, si les droits étaient supprimés complètement, il n'y aurait probablement pas du tout d'importations de Grande-Bretagne. C'est la seule conclusion logique qu'on peut tirer de ses remarques, car il nous a démontré comment les importations diminuent à mesure qu'on augmente la préférence et qu'on réduit les droits.

Pour ma part, messieurs, je pense qu'il y a une autre raison, c'est que le pouvoir d'achat du public canadien a tellement diminué depuis un ou deux ans qu'il n'est plus en mesure d'acheter ou d'employer la quantité de marchandises qu'il aurait employée si son pouvoir d'achat était resté ce qu'il était il y a deux ans. C'est peut-être une simple question d'opinion. Mais je prétends la justifier. Je me permettrai de faire remarquer qu'en 1922 l'Angleterre a perçu en droits de douanes 119 millions de moins qu'en 1920, tandis que la population augmentait pendant ce temps-là d'environ 2 millions d'habitants. Durant cette période, un million et demi d'ouvriers sont restés sans travail et comptant les cinq millions de femmes et enfants dont ils étaient le soutien, leur faculté d'achat diminua tellement qu'ils furent dans l'impossibilité d'acheter les articles essentiels à l'existence. C'est justement ce qui se produit au Canada aujourd'hui. Les fabricants de tissus dont mon honorable collègue a parlé ont signifié au gouvernement il y a à peine dix jours que plus de sept mille de leurs employés sont actuellement sans travail, que plus de dix pour cent d'entre eux, principalement les meilleurs artisans, sont partis pour les Etats-Unis et qu'à cause de cet exode, quarante pour cent des machines en Canada ne travaillent pas. En dépit de cela, nous avons un programme qui annonce de nouvelles réductions dans le tarif douanier.

Le leader du gouvernement a discuté assez longuement, hier, la question des impôts. Il nous a dit sur un ton très assuré que le gouvernement, au cours de la présente session, allait prendre des mesures pour réduire les taxes d'une façon appréciable. Certes, c'est une magnifique expectative, mais avant de donner au gouvernement le crédit de cette réduction d'impôts, il faudrait savoir si, oui ou non, il entend les rétablir au taux où ils étaient en 1921. S'il fait mieux que cela, alors on pourra commencer à croire qu'il s'efforce réellement de les réduire. Mais s'il se contente de supprimer une partie des impôts additionnels dont il

a chargé les contribuables depuis deux ans, je ne vois pas quel mérite on pourrait lui reconnaître. Dans tous les cas, attendons pour voir ce qui nous est réservé et espérons que tout ira pour le mieux.

L'honorable sénateur de Lambton (M. Pardee) a mentionné le succès phénoménal des opérations des chemins de fer nationaux en 1923. Je suis d'accord avec lui pour dire que l'exploitation du réseau national a réussi l'an dernier. J'ajouterai que la situation des chemins de fer s'améliore sans cesse depuis quatre ans et plus rapidement depuis la fusion du chemin de fer national avec les réseaux du Grand-Tronc. Je prétends, messieurs, que le succès obtenu en 1923 aurait dû l'être en 1922 et que si le gouvernement n'avait pas retardé d'un an le fusionnement effectif de ces réseaux, le public aurait profité un an plus tôt des avantages de cette fusion, ainsi que de l'excédent de 20 millions dont il a été question.

Le chemin de fer national est certain de réussir s'il n'y a aucune intervention extérieure. Il a été dit ailleurs, il y a un ou deux jours, que le gouvernement n'intervenait aucunement dans les affaires du réseau national. Autant que je sache, cette assertion prise dans un sens général, est exacte, mais pas dans tous les détails. On m'a signalé que dans l'élection d'Halifax et dans celle de Kent, l'usage qu'on a fait des chemins de fer nationaux méritait la plus sévère condamnation des autorités du réseau qui étaient responsables. Je ne pense pas que le directeur général soit responsable de cela, car autrement les mêmes tactiques seraient employées d'un bout à l'autre du réseau. Mes honorables collègues savent que les chemins de fer ont l'habitude d'augmenter pendant l'été, pour le diminuer plus tard, le personnel préposé à l'entretien des voies et à la construction des bâtiments. Mais savent-ils que dans les circonscriptions d'Halifax et de Kent ces équipes additionnelles furent réengagées au mois de décembre et conservées pendant toute la campagne électorale pour être enlevées aussitôt après l'élection? Savent-ils qu'il y a quelque temps, on avait demandé une nouvelle gare d'évitement à Halifax, à une distance d'environ un mille et demi de toute station, et à un endroit où l'on avait refusé à plusieurs reprises de construire une gare, parce que cela n'était pas nécessaire? Une semaine avant l'élection partielle d'Halifax une équipe d'ouvriers s'est rendue là-bas pour construire la gare d'évitement; or, à venir jusqu'au 16 janvier dernier, pas un seul train ne s'est arrêté là pour prendre un voyageur et pas un seul wagon n'a pris la voie de garage. Voilà une chose qu'on devrait condamner et je souhaite que mes remarques tombent sous les yeux du président des chemins de fer nationaux.

L'honorable M. DANDURAND: Je veillerai à ce qu'il reçoive une copie du discours de l'honorable sénateur.

L'honorable M. BENNETT: Mais l'élection est finie.

L'honorable M. DANDURAND: Cela servira pour la prochaine.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Enleverez-vous cette voie?

L'honorable M. DANDURAND: J'en parlerai à mes collègues de la Nouvelle-Ecosse.

Le très honorable sir GEORGE FOSTER: C'est peut-être un signe de prospérité.

L'honorable M. ROBERTSON: Il a été question de la décision prise l'an dernier par le Sénat au sujet de certaines lignes d'embranchement que le gouvernement voulait faire construire. A cette occasion, le ministre des Chemins de fer demandait carte blanche pour construire 1,011 milles de voies ferrées au coût approximatif de 28 millions, soit $30,000 par mille. C'est ce que devait coûter le Transcontinental en 1903, d'après l'estimation du ministre des Finances actuel, qui l'était déjà à cette époque. Or, le Transcontinental a coûté $89,000 le mille, et a été terminé en 1911. Il est évidemment impossible de construire des chemins de fer à notre époque au même prix qu'on payait en 1903 ou pour le tiers du prix payé par le gouvernement entre 1903 et 1911. Le projet de loi dont je parle était entre les mains du département des Chemins de fer depuis trois mois lorsqu'il fut présenté aux derniers jours de la session; je crois que c'était huit jours avant la prorogation. Le Sénat, avec raison, a refusé de se laisser précipiter de la sorte et d'adopter le bill tel qu'il était rédigé, car il comprenait les grosses conséquences qui en auraient certainement résulté. Le discours du trône nous apprend que le bill sera présenté de nouveau sous sa forme précédente.

Personnellement, messieurs, je suis en faveur de certaines de ces lignes dans l'ouest du Canada, mais je suis tellement opposé à certaines autres—lignes que les gouvernements ont refusées pendant trente ans de faire construire parce qu'ils savaient qu'elles étaient inutiles et qu'elles ne rapporteraient rien—que si le projet nous est présenté de nouveau sous la même forme, je m'y opposerai avec autant de vigueur que l'an dernier. D'autre part, si le gouvernement voulait inclure dans son budget les demandes de crédits nécessaires pour le prolongement de certaines li-

gnes dans l'ouest du Canada, dont le besoin se fait sentir, surtout là où le régalage a été fait, je serais le premier à les voter.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue préfère-t-il que ces crédits pour la construction de nouvelles lignes soient demandés dans les estimations budgétaires, ce qui priverait le Sénat de l'occasion de les discuter à moins qu'il rejette tout le budget?

L'honorable M. ROBERTSON: Je prendrai le risque et voici pourquoi: je sais que le gouvernement est dans l'impossibilité d'obtenir de le Chambre des Communes les crédits nécessaires pour la construction de certaines de ces lignes.

L'honorable M. DANDURAND: Mais le projet de loi a été adopté entièrement l'an dernier.

L'honorable M. ROBERTSON: Oui, en bloc, mais pas article par article.

L'honorable M. DANDURAND: Les membres de la Chambre des Communes auraient pu faire comme nous et s'élever contre la construction de certaines de ces lignes; mais ils ont adopté le bill à l'unanimité. Je n'ai jamais prétendu que nous dussions l'adopter unanimement au Sénat.

L'honorable M. ROBERTSON: Je me permettrai d'attirer l'attention de mon honorable collègue sur une proposition faite pas plus tard qu'hier par l'honorable député de Swift-Current et que j'approuve entièrement. L'honorable député de Swift-Current parlait du bill rejeté l'an dernier. Après qu'on eût dit qu'il s'agissait d'un programme de trois ans et que le bill devait être adopté sous cette forme, il fit remarquer que chaque année le gouvernement faisait voter de 5 à 8 millions de piastres représentant la somme dont on avait besoin l'année suivante pour continuer la construction du canal Welland. Il ajouta ensuite ceci:

A chaque session on nous proposait de voter huit à dix millions de piastres pour couvrir le coût maximum des travaux exécutables durant l'exercice suivant. Pourquoi ne pas faire la même chose avec les lignes de chemin de fer? Que le Gouvernement nous présente une demande de crédit dans le budget des chemins de fer pour la construction de ces embranchements et se fasse accorder une somme suffisante pour l'exécution de tous les travaux possibles au cours de l'année. Je suis sûr qu'alors le parlement voterait sans difficulté les sommes nécessaires chaque année jusqu'à l'achèvement des travaux. Au lieu de présenter un programme de travaux pour trois ans et de compromettre ainsi le succès de la proposition; au lieu de menacer le Sénat d'une réforme, le Gouvernement ne ferait-il pas mieux de demander des fonds pour un an seulement, ce qui lui vaudrait l'adhésion du Sénat et de la Chambre, convaincus de la légalité du procédé? Et ainsi l'Est et l'Ouest auraient les chemins de fer dont ils ont tant besoin.

Je partage les vues exprimées par ce député. Je n'en dirai pas plus long pour le moment au sujet des lignes d'embranchement.

L'honorable sénateur de Lambton (M. Pardee) a donné à entendre, au cours de ses remarques sur les chemins de fer, que la nationalisation des voies ferrées devenait un succès. Je ne pense pas que nous soyons encore arrivés au point où nous pouvons nous tirer une pareille conclusion. Personne ne pense, j'espère, que l'ancien gouvernement a adopté la politique de chemin de fer qu'on connaît parce qu'il croyait absolument et exclusivement à la nationalisation des services d'utilité publique, surtout des chemins de fer. Tout le monde doit savoir qu'il y a été amené par la force des circonstances. Il n'y avait pas d'alternative. J'espère, je dirai même que j'ai confiance, les choses continuant d'aller comme elles vont en ce moment, que si le gouvernement, non seulement celui-ci mais tous ses successeurs, s'en tiennent aux méthodes strictement commerciales, comme l'a suggéré l'honorable sénateur de Lambton, hier, pour l'administration des chemins de fer nationaux, ceux-ci finiront par réussir à mesure que le Canada se développera et que sa population et son commerce s'accroîtreront. Tout ce dont nos chemins de fer ont besoin pour rapporter, c'est une augmentation de leur clientèle et tant qu'ils n'auront pas cela, la lutte sera dure. Sur ce point le Pacifique-Canadien n'est pas en meilleure posture que le réseau national. Ses espérances ne sont peut-être même pas aussi belles, car depuis quelques années les expéditeurs se disent: S'il nous faut payer des impôts pour combler les déficits des chemins de fer nationaux, mieux vaut pour nous de leur donner notre clientèle et de les aider à couvrir leurs frais. Ce sentiment a contribué à augmenter le chiffre d'affaires des chemins de fer nationaux bien plus que toute la propagande faite par ses agents ou ses représentants ambulants.

En outre, le réseau national a donné un service dont personne ne peut se plaindre. Et pourquoi a-t-il pu donner un bon service? Parce que de 1918 à 1921 le gouvernement qui avait conçu le programme de fusion lui a procuré les moyens de pouvoir donner un bon service. Il lui a fourni le matériel nécessaire, remis les voies en bon état, si bien que lorsque les directeurs actuels sont entrés en fonctions, ils avaient tout ce qu'il fallait et la réussite était assurée. Mais si le Parlement adoptait un bill comme celui qui a été rejeté par le Sénat, l'an dernier, et qu'il consentît à augmenter le déficit du réseau en autorisant une dépense à compte du capital de près de 100 millions, le réseau ne serait pas près de sortir d'embarras

Il appartient au Parlement d'examiner minutieusement le programme projeté. Qu'on le fasse étudier attentivement par le comité des Chemins de fer, des télégraphes et des ports; que ce comité obtienne tous les renseignements voulus touchant la nécessité de chaque ligne qu'il s'agit d'ajouter au réseau national, avant que le Sénat donne son approbation finale.

L'honorable sénateur de Lambton a fait allusion à une autre question très importante: le transport du charbon de l'Ouest à l'Est et l'emploi de charbon canadien par nos usines. C'est une de ses propositions pour encourager l'esprit national, ce qui, comme je l'ai déjà dit, est une chose très louable. C'est en 1919 que la question fut soulevée pour la première fois. On s'est informé du coût, et malgré toutes les nouvelles officielles ou autres qui ont été données au public à ce sujet, je ne vois aucune raison pour modifier l'opinion que j'avais en 1919 sur le transport du charbon d'Alberta dans l'Ontario. A ce moment-là, après avoir étudié la question, j'étais arrivé à la conclusion que le chemin de fer national pouvait transporter le charbon de Drumheller à Toronto à raison de $7.50 la tonne, sans faire de profit peut-être, mais sans perdre d'argent. J'avais ajouté que si l'on pouvait donner à ce commerce un caractère permanent, cela permettrait d'employer des milliers de wagons et des centaines de locomotives en même temps que des centaines d'ouvriers à une époque de l'année où le matériel roulant des chemins de fer ne sert à rien. C'est pourquoi je suis d'avis avec l'honorable sénateur de Lambton qu'il est bon d'étudier le projet pour voir s'il serait possible d'utiliser notre charbon pour nos propres industries.

J'irai plus loin. Je ne pense pas qu'il convienne de faire venir du charbon d'Alberta pour fabriquer à Toronto des machines qui seraient ensuite réexpédiées dans l'Alberta. Il faut qu'à côté des houillères d'Alberta s'élèvent des fonderies, et la chose se fera. Peut-être fera-t-on venir le minerai de fer des îles Belcher par voie du chemin de fer de la baie d'Hudson. Alors les désirs de nos concitoyens de l'Ouest se trouveront réalisés. La province d'Alberta est destinée à devenir une région industrielle. Cela prendra peut-être vingt-cinq et même cinquante ans, mais c'est certainement ce qui se produira. Lorsqu'elle possédera des fonderies, toutes les autres industries dont la houille et l'acier forment la base se développeront dans cette province et la population sera équilibrée. Alors les plaintes que nous entendons aujourd'hui commenceront à disparaître.

Depuis trente ans nous comptons de plus en plus chaque année sur le secours de l'étranger pour récolter la moisson de l'Ouest. Pouvons-nous continuer ainsi pendant trente autres années? Autrefois, on pouvait trouver dans l'Est la main-d'œuvre nécessaire; les gens allaient dans l'Ouest pour quelques semaines. Certains ne revenaient pas et s'établissaient là-bas. D'autres revenaient, mais manquaient probablement pendant la saison d'activité aux provinces de l'Est qu'ils avaient quittées. Personne ne se plaignait de cela. Tout le monde était heureux de pouvoir aider les cultivateurs de l'Ouest à récolter leur moisson. Toutefois, depuis un an ou deux, la main-d'œuvre fait défaut dans le pays et, l'an dernier, il a fallu amener des milliers de moissonneurs d'Angleterre...

L'honorable M. SCHAFFNER: Douze mille.

L'honorable M. ROBERTSON: ...pour faire les récoltes de l'Ouest. Douze mille, dit l'honorable sénateur de Boissevin. Or, comment l'agriculteur peut-il espérer avoir de la main-d'œuvre à des prix raisonnables, lorsque l'ouvrier agricole doit venir de si loin et à ses frais pour deux mois de travail seulement? Il faudrait lui donner $20 par jour pour ses deux mois d'ouvrage dans les fermes de l'Ouest, s'il doit payer ses frais de voyage d'Angleterre et, naturellement, le fermier canadien ne songerait même pas à payer un prix semblable.

N'est-il pas vrai que dans n'importe quel pays il faut un certain équilibre dans la population? Il doit y avoir une proportion raisonnable entre la population urbaine et la population rurale. Les uns fournissent aux autres. Est-ce que l'Ouest canadien ne traverse pas aujourd'hui les mêmes difficultés qu'Ontario et Québec eurent à traverser il y a quarante ans? A cette époque, presque tous les cultivateurs d'Ontario—je connais mieux l'Ontario que la province de Québec, tout en ayant demeuré dans les deux—pensaient en jetant un regard d'envie vers les marché des Etats-Unis: avec le libre-échange nous serions bien. Les années passèrent et après 1878, lorsque la politique nationale fut adoptée et que les industries commencèrent à se développer dans les différentes villes de ces deux provinces, les cultivateurs trouvèrent un marché pour l'écoulement de leurs produits, tandis que les articles dont les cultivateurs avaient besoin étaient fabriqués dans les usines de leur province natale. La population des villes et la population des campagnes s'étaient équilibrées et la situation changea. Aujourd'hui, ces deux provinces, abstraction faite des considérations politiques, sont fortement en faveur de la protection douanière. Pourquoi? Parce que leurs cultivateurs se rendent compte qu'il vaut mieux pour

eux de vendre leurs produits dans le pays même que d'être obligés de les expédier à des milliers de milles et de faire leurs achats dans ces pays éloignés, ce qui les oblige de payer les frais de transport dans les deux sens.

Nous devons encourager la vente du charbon d'Alberta dans l'Ontario si c'est possible, mais pas dans le seul but de centraliser toute l'activité industrielle dans les provinces d'Ontario et de Québec, car c'est une idée qui est sur le point de disparaître.

Messieurs, je ne voudrais pas vous retenir trop longtemps, mais il y a certains autres sujets dont j'aimerais à dire quelques mots, entre autres la lamentable affaire de la Home Bank qui est arrivée au mois d'août dernier. Je n'ai point l'intention d'entrer dans les détails pour le moment, mais la chose intéresse vivement un grand nombre de gens qui avaient déposé leur argent dans cette institution, de même que beaucoup d'autres dont les fonds sont déposés ailleurs et dont la confiance dans notre système bancaire et dans la stabilité de nos établissements financiers a été fortement ébranlée par cette faillite de la Home Bank. Le gouvernement a jugé à propos de s'enquérir de certains faits à la demande d'un comité représentant les déposants. Je m'oppose énergiquement à cette enquête, à moins qu'elle ne s'étende à toutes les opérations de la banque depuis sa fondation, c'est-à-dire depuis la date de sa constitution en juillet 1903 jusqu'au jour où elle a fermé ses portes. Je vais vous dire pourquoi.

L'honorable M. MURPHY: C'est ce que le premier ministre a promis hier.

L'honorable M. ROBERTSON: Je suis heureux de l'apprendre. Je vais vous dire pourquoi on devrait procéder de la sorte. Il y a eu une grande assemblée des déposants au Massey Hall, à Toronto. Les gens devaient être très excités, puisqu'une femme est tombée morte pendant la discussion. Les actionnaires, à cette réunion, nommèrent vingt-deux d'entre eux pour représenter leurs intérêts et s'adresser au gouvernement dans le but d'obtenir un secours quelconque. Je n'assistais pas à l'assemblée, mais mon nom fut mentionné et je fus nommé comme membre de ce comité. Je me suis vite rendu compte de la tournure que l'affaire allait prendre et, naturellement, j'ai refusé de faire partie de ce comité, parce que j'ai pensé que cela pouvait entraver ma liberté d'action comme membre du Parlement. Je suis absolument sûr que parmi les membres de ce comité, il y en avait qui voulaient en faire une question politique, au détriment de l'ancien gouvernement et surtout de l'ancien ministre des Finances dont la conduite sera trouvée irréprochable. D'autre part, l'on essaiera de disculper peut-être les vrais coupables, pour le bénéfice du gouvernement. C'est pourquoi je suis heureux d'entendre dire par l'honorable sénateur de Tignish (l'hon. M. Murphy) que le premier ministre s'est engagé hier à donner à l'enquête un plus large champ d'étude.

L'honorable M. DANDURAND: Je dois informer mon honorable collègue qu'on n'a jamais eu l'intention de le restreindre. L'idée était d'examiner les plaintes faites, mais lorsqu'on a fait remarquer que cela pourrait être considéré comme un désir de limiter l'enquête pour certaines raisons secrètes, il n'y avait pas un ministre qui ne fût prêt à donner aux enquêteurs de plus amples pouvoirs.

L'honorable M. ROBERTSON: A l'exemple de ce monsieur à qui j'essayais un jour de donner une explication, je dirai que j'accepte les excuses.

Encore une question que je tiens à discuter et je termine. L'honorable leader du gouvernement, au cours de son discours, hier, a fait certaines remarques sur lesquelles je désire attirer son attention. Il les a faites de bonne foi, croyant exprimer la vérité, car il n'a pas l'habitude d'agir autrement. Mais, étant donnée l'importance du sujet, je citerai les faits et j'espère qu'il acceptera la correction. L'honorable leader du gouvernement s'est exprimé en ces termes:

> Le prix qu'on paye aux ouvriers dans les villes et sur nos chemins de fer est une des causes fondamentales du malaise qui existe dans notre domaine économique actuellement. Je ne me plains pas. La guerre leur a fait obtenir une augmentation de salaires considérable qu'ils ont refusé de lâcher. Je cite simplement un fait.

Voilà ses paroles. Je tiens à faire remarquer à l'honorable sénateur qu'il fait erreur en affirmant que les ouvriers canadiens, surtout les employés de chemins de fer, ont maintenu ou même pu maintenir le chiffre auquel les salaires s'étaient élevés. Certains de mes honorables collègues savent que je suis à la tête d'une des associations d'employés de chemins de fer du Canada et que je représente les chefs de gare, chefs du mouvement télégraphiste et autres de nos chemins de fer. Je vous dis, en toute vérité, que les salaires des télégraphistes et des chefs de gare de nos chemins de fer canadiens ont diminué de plus de deux millions de piastres depuis deux ans, après accord entre les représentants des employés et les compagnies. Mais je ne demande pas à l'honorable leader d'accepter ma déclaration. Je le renvoie au *Toronto Globe*, une autorité qu'il acceptera, j'espère. Dans l'édition du 30 octobre, quelqu'un que je ne connais pas, mais qui signe "A Student of Railway Finance" a écrit tout

un article à ce sujet. Il cite des chiffres pour prouver que les chemins de fer canadiens, en 1920, ont payé en salaires un total de $290,510,518; en 1921, $247,756,158, et en 1922, $225,864,428. Dans l'espace de deux ans le total des salaires versés aux employés des chemins de fer du Canada a diminué de plus de 65 millions de piastres. N'oubliez pas que pendant ce temps-là, le volume d'affaires augmentait et, partant, le nombre des employés. Je ne veux pas que mes honorables collègues demeurent sous une fausse impression. Il n'est pas juste de dire que les employés de chemins de fer ont refusé de "lâcher cette augmentation"—pour me servir des termes exacts—c'est-à-dire l'augmentation reçue jusqu'en 1920.

Que mes honorables collègues me permettent de leur donner encore quelques renseignements sur les salaires payés par les chemins de fer. Qu'ils veuillent bien se référer au rapport du Grand-Tronc pour l'exercice 1922, lequel a été récemment publié par le département des Chemins de fer et Canaux. La compilation est tout à fait différente de celle de n'importe quel autre chemin de fer en Canada. Je ne me rappelle pas le numéro, mais vous trouverez dans ce rapport une page contenant un classement de tous les employés. Ce classement indique le nombre d'employés dans chaque service, le nombre total des heures de travail et le total des salaires qui leur sont payés. C'est ainsi qu'on sait qu'il y avait 29,000 employés dans le réseau du Grand Tronc, comme on l'appelait à cette époque-là, que leurs heures de travail s'élevaient à soixante millions et leurs salaires à 42 millions de piastres. La moyenne de salaire pour tous les employés, depuis la position la plus humble jusqu'au poste le plus élevé, y compris le président lui-même, représentait 64.4 cents par heure.

L'honorable M. MURPHY: L'honorable sénateur a-t-il la moyenne des réductions parmi les gros traitements?

L'honorable M. ROBERTSON: Non, mais on peut l'obtenir. Ce que je veux démontrer, c'est que le public se trompe en croyant que les employés de chemins de fer sont bien mieux rétribués qu'ils le sont réellement. On en trouve la preuve dans le rapport du département des Chemins de fer et Canaux.

Il y a un ou deux autres sujets que j'aurais aimé à discuter, mais je ne veux pas vous retenir trop longtemps. En résumé: où allons-nous? Sur quelle pente glissons-nous? Comme le dit notre honorable collègue de l'île du Prince-Edouard (l'hon. M. Murphy), on nous annonce au commencement du discours du trône, qu'il y a des signes évidents de prospérité. J'ai essayé de les trouver, mais je regrette de dire que je n'y ai pas réussi. Que pouvons-nous espérer à l'avenir? Nous pouvons apparemment nous attendre à une diminution des droits de douane, ce qui aura pour effet—tout comme l'ont fait les légères modifications du tarif depuis deux ans—d'embarrasser encore plus l'industrie et de stimuler le chômage et l'émigration. Ce n'est pas une belle perspective.

A mon humble avis, nous ne pouvons espérer grand'chose du présent gouvernement, bien qu'il y ait plusieurs membres du parti ministériel—du moins dans l'autre Chambre et peut-être ici—qui, dans le fond, se rendent compte que cet état de choses ne peut guère durer plus longtemps. Le gouvernement est impuissant à cause des promesses antérieures à l'élection qu'il est moralement obligé de tenir. Toutefois, il ne possède pas la majorité qui lui permettrait de faire adopter n'importe quel article de son programme. Il lui faut compter avec un troisième parti politique qui a pour objectif, non pas exactement la réduction des droits de douane, mais leur suppression. Le gouvernement actuel est en minorité à la Chambre des Communes et il l'est aussi au Sénat,—ce qui n'est peut-être pas aussi important,—et pour se maintenir, il doit compter sur un autre parti politique. J'estime que dans ces circonstances, il lui sera impossible de réaliser quoi que ce soit. En outre, le premier ministre se trouve lui-même excessivement embarrassé. Il ne peut pas faire d'élections partielles pour réorganiser son cabinet. Son solliciteur général est un peu gêné, deux autres ministres sont soupçonnés, le ministre des Finances est malade, le ministre de la Justice a démissionné, et le directeur général des Postes est impotent, ou presque. Le gouvernement se trouve donc dans une position assez difficile et assez délicate. Je conseille au premier ministre de se reporter à la page 11 du hansard de 1921, de relire ce qu'il disait alors et de songer à l'attitude qu'il serait honorable pour lui d'adopter.

L'honorable J. G. TURRIFF: Honorables messieurs, avant d'aborder la discussion sur le discours du trône, je désire adresser mes félicitations au proposeur de l'adresse (l'hon. M. Pardee) ainsi qu'à celui qui l'a appuyé (l'hon. M. Côté). Ceux d'entre nous qui ont siégé plusieurs années dans l'autre Chambre en compagnie de l'honorable motionnaire, le connaissent et n'ont pas été surpris; ils savaient qu'il traiterait le sujet avec talent et habileté. Je puis dire aussi que nous avons tous écouté avec plaisir notre nouveau collègue d'Edmonton. La description si claire qu'il nous a faite de sa grande province de l'Alberta m'a beaucoup in-

téressé, et je suis certain qu'il sera un digne successeur de feu l'honorable sénateur Forget. Et puisque je parle de notre défunt collègue, permettez-moi de dire que ceux qui parmi vous l'ont vu dans cette Chambre en ces dernières années, alors qu'il était impotent, pouvaient difficilement s'imaginer quel homme il était réellement. Mon honorable ami de Moose Jaw (l'hon. J. H. Ross) et moi-même, siégions, il y a environ quarante ans à la vieille Assemblée Législative de Regina, et nous avons vu alors ce qu'il était capable de faire et ce qu'il fit. C'était un des gentilshommes les plus accomplis et je crois pouvoir dire que son successeur se montrera digne de la position qu'il occupe maintenant.

La première partie du discours du trône, ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami (l'hon. M. Robertson), que nous venons d'entendre, traite en termes pompeux de la prospérité qui existe par tout le pays. Je crois que le premier ministre nous a fait un tableau un peu trop brillant. Peut-être a-t-il exagéré cet état de prospérité et voulait-il parler de la prospérité à venir. En tous cas, il n'a pas exagéré autant que mon honorable ami (l'hon. M. Robertson) et mon honorable ami le leader de l'autre côté de cette Chambre (l'hon. sir James Lougheed) qui ont fait hier un exposé assez juste de la situation. Toutefois, ils ont exagéré dans l'autre sens, et je crois qu'ils ont fait un tableau trop sombre. Je ferai remarquer aux honorables messieurs qui siègent de l'autre côté de cette Chambre que si le pays est réellement dans cet état lamentable, s'il y a un tel chômage, si les manufactures ne rapportent aucun bénéfice et ferment leurs portes, cette situation est le résultat de leur administration. Depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir (environ deux ans) jusqu'à il y a deux mois, il n'a fait qu'exécuter le programme de ses prédécesseurs. Il n'a pas fait de grands changements et quel a été le résultat? Celui que nous ont dépeint mes honorables amis. Alors je dirai que le haut tarif de protection et la législation de l'ancien gouvernement en sont la cause.

Mon honorable ami, le leader de l'autre côté de cette Chambre (l'hon. sir James Lougheed) a parlé hier de ce que l'Angleterre et les Etats-Unis avaient fait pour réduire leur dette. Il a prétendu que notre gouvernement n'avait pas fait grand'chose. Je me souviens très bien, et tous les honorables sénateurs s'en souviennent comme moi, que depuis la fin de la guerre jusqu'au temps où l'ancien gouvernement a quitté le pouvoir, il n'a pas diminué la dette le moins du monde; au contraire il l'a augmentée. Le gouvernement actuel a suivi les traces de l'ancien et la dette a été encore augmentée mais pas autant que sous l'ancien régime. Dans ces conditions je ne crois pas que mes honorables amis de l'autre côté de cette Chambre puissent logiquement reprocher au gouvernement actuel de n'avoir rien fait.

Quoi qu'il en soit, honorables messieurs, je suis heureux de constater que le gouvernement du jour a appris quelque chose. Il a appris qu'un gouvernement libéral ne peut pas endosser la casaque des conservateurs et obtenir du succès. Il a constaté que la popularité dont il jouissait et qui l'a placé au pouvoir avec une grosse majorité il y a deux ans, s'affaiblissait parce qu'il n'avait pas rempli certaines promesses faites à l'électorat. Il en a eu une preuve frappante l'automne dernier à Halifax et dans Kent. Honorables messieurs, je crois que la perte de ces deux sièges est ce qui pouvait arriver de mieux au gouvernement. Ces deux échecs lui ont prouvé qu'il n'avait pas tenu ses promesses, que son administration n'était pas celle d'un gouvernement libéral et qu'il perdait la confiance du peuple. Mais il faut lui décerner des éloges parce qu'il a reconnu son erreur, changé de conduite et adopté sa propre politique. Il a maintenant l'intention de faire ce qu'il a promis avant l'élection générale; et honorables messieurs, s'il le fait, je crois qu'il se réhabilitera aux yeux du peuple canadien.

Mon honorable ami, l'ancien ministre du Travail (l'hon. M. Robertson) a dit que le gouvernement était sous la maîtrise d'un troisième parti politique. Je répondrai simplement que si le gouvernement accomplit ce qu'il a exposé dans le discours du Trône, et qu'il le fasse honnêtement et logiquement, il aura l'appui de l'Ouest.

L'honorable M. DAVID Et que fera l'Est?

L'honorable M. TURRIFF: L'Est n'a pas beaucoup appuyé le gouvernement; et les honorables sénateurs qui siègent aux côtés de mon honorable ami ne l'ont pas appuyé davantage sur la question des chemins de fer à la dernière session. Mes amis de Montréal ne lui ont pas été d'un grand secours.

L'honorable M. DAVID: Non.

L'honorable M. TURRIFF: Et mon honorable ami prétend-il que si le gouvernement suit la ligne de conduite qu'il s'est tracée, il perdra l'appui de ses amis de Montréal?

Quelques SENATEURS: Certainement.

L'honorable M. TURRIFF: Est-ce l'opinion de mon honorable ami?

L'honorable M. DAVID: Oui, s'il va trop loin.

L'honorable M. TURRIFF: Je puis prouver à mon honorable ami que l'Ouest ne demande pas l'impossible, mais qu'il s'attend à ce que le gouvernement mette à exécution ce que mes honorables amis, de ce côté de la Chambre approuvaient il y a deux ans.

L'honorable M. DAVID: Moi?

L'honorable M. TURRIFF: Vous tous.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: De quoi voulez-vous parler? Tant de choses ont été promises.

L'honorable M. TURRIFF: La diminution des dépenses.

L'honorable M. DAVID: Oh! cela c'est parfait; je l'approuve.

L'honorable M. TURRIFF: Réduction du tarif des taux de transport et plusieurs autres choses. Mon honorable ami dit que si le gouvernement met ces promesses à exécution, il perdra l'appui de l'Est. Je ne le crois pas. Il y a je crois, des députés libéraux et même des ministres, qui devraient occuper des sièges de l'autre côté de la Chambre. Leur politique et leurs idées tendent vers le haut tarif et la protection des gros intérêts tout autant que celle des honorables messieurs de la gauche (dans les deux Chambres) et ils devraient se ranger avec eux. L'Ouest ne demande que la justice. Le leader de l'opposition dans cette Chambre, dans son discours très juste et très modéré, hier (un discours que j'ai beaucoup admiré), nous a parlé de la cause qui a donné naissance à un troisième parti. Il a fait remarquer que les trois grandes provinces de l'Ouest, qui ont droit maintenant à cinquante sièges à la Chambre des Communes, n'avaient élu que deux membres des anciens partis. Pourquoi? Je puis vous le dire. Premièrement parce que mes honorables amis de l'opposition avaient rejeté la réciprocité en 1911, et ensuite parce que le parti libéral qui était très généreux en promesses...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Et il l'est encore aujourd'hui.

L'honorable M. TURRIFF: ...ne s'est pas montré aussi généreux lorsqu'il s'est agi de les tenir. Voilà la cause de la formation du troisième parti ou parti des cultivateurs. Les libéraux reviennent à de meilleurs sentiments; ils reconnaissent que depuis deux ans ils ont été en mauvaise compagnie et ont suivi une ligne de conduite produisant de maigres résultats. S'ils veulent avoir l'appui du parti de l'Ouest, il leur suffit de mettre à exécution ce qu'ils ont promis.

Mon honorable ami, l'ancien ministre du Travail, se trompe lorsqu'il dit que le gouvernement aura les mains liées par le parti de l'Ouest qui veut faire disparaître toute idée de protection. J'ose affirmer, honorables messieurs, que mon honorable ami ne peut citer aucun discours d'un leader du troisième parti à la Chambre des Communes qui produit quelque peu cette impression.

L'honorable M. ROBERTSON: Lisez leur programme.

L'honorable M. TURRIFF: Les membres du parti progressiste ont du sens commun, ils ont l'esprit équilibré et ils ont autant d'intérêt que n'importe quelle autre classe d'hommes au Parlement, à donner un bon gouvernement au Canada—non pas seulement pour l'Ouest mais aussi pour l'Est—et ils sont prêts à donner leur appui, non seulement au gouvernement, mais à tout parti qui proposera de la législation juste et logique pour les intérêts du pays tout entier. Mon honorable ami, l'ancien ministre du Travail, a parlé de la condition où se trouvaient les tisserands et quelqu'un fit remarquer que les manufactures étaient fermées. Qui a fermé les manufactures de tissus? Qui a fermé les manufactures de lainages en ces derniers temps?

L'honorable M. ROBERTSON: L'augmentation des préférences accordées à l'Angleterre.

L'honorable M. TURRIFF: A qui la faute? A la coalition des manufacturiers eux-mêmes. Ce sont eux qui ont fermé les manufactures, et si ces établissements ne peuvent fonctionner avec profit avec la protection du haut tarif qu'on leur a accordé, à quoi sert ce haut tarif? Les manufacturiers se sont coalisés et qu'est-il arrivé? Nous avons eu des fabriques où les machines sont vieillies.

L'honorable M. ROBERTSON: Que mon honorable ami me permette de lui faire remarquer que le ministre actuel du Travail a annoncé récemment qu'il n'y avait pas de coalition au Canada; qu'il avait fait une enquête complète et trouvé que le pays était totalement exempt de ce fléau.

L'honorable M. TURRIFF: Je ne m'attends pas à autre chose de la part d'un travailliste. Quand les fabricants de laine ont voulu former un monopole ou opérer une fusion, ils ont acquis un certain nombre de vieilles filatures et ils ont émis des obligations représentant le coût intégral d'un établissement moderne. Ils ont alors émis un grand nombre d'actions pri-

vilégiées en faveur de ces vieilles filatures en échange de leur fonds d'industrie; puis ils ont émis un fort montant d'actions ordinaires. Qu'est-il advenu des vieilles filatures? Ils en ont fermé les portes, qui n'ont jamais été rouvertes. Ils ont cependant maintenu en fonctionnement les filatures prospères. En conséquence, le prix des lainages est devenu exorbitant, et la population canadienne tout entière en a souffert. Aujourd'hui, beaucoup de ces filatures réalisent des profits sur des actions qui ne représentent pas en réalité le quart de leur valeur fictive. Voilà pourquoi de nombreuses filatures ont fermé leurs portes.

L'honorable M. STANFIELD: L'honorable sénateur peut-il dire que les manufactures de lainages sont aujourd'hui prospères?

L'honorable M. TURRIFF: Que direz-vous des tissus?

L'honorable M. STANFIELD: La "Dominion Textile Company"...

L'honorable M. TURRIFF: Elles sont toutes dans la même catégorie.

L'honorable M. STANFIELD: Oh, non.

L'honorable M. TURRIFF: Si les manufactures de lainages ne sont pas prospères, je le regrette. Elles jouissent pourtant d'un tarif de haute protection, que veulent-elles de plus? Un tarif encore plus élevé? Veulent-elles rendre la vie impossible pour le peuple? Veulent-elles que les laines et les cotons atteignent un prix si élevé que les cultivateurs et les ouvriers ne soient pas capables de s'en procurer autant qu'actuellement?

Je crois, honorables messieurs, que les manufacturiers du Canada récoltent ce qu'ils ont semé en 1911. A cette époque on a proposé la réciprocité avec les Etats-Unis; ce qui aurait apporté au pays plusieurs centaines de millions de dollars de plus pour le plus grand bien des cultivateurs et des ouvriers. Malheureusement l'action combinée des manufacturiers et de leurs adeptes fit échouer le projet et nous avons souffert depuis, de cette défaite, et nous en souffrirons tant que nous n'aurons pas amélioré le sort de nos cultivateurs et de nos ouvriers. Que veulent les manufacturiers? Remarquez que la réciprocité ne leur faisait aucun tort. Il n'y avait sur toute la liste que deux articles les concernant et encore n'étaient-ils que de moindre importance. On proposait une réduction de 5 p. 100 sur certains instruments agricoles et 2½ p. 100 sur d'autres; le sel était exempt de droit, alors qu'auparavant il était frappé, je crois, d'une taxe de $1.50 par tonne. Voilà les deux seuls articles concernant les manufacturiers, et cependant ils ont dépensé des centaines de mille dollars pour faire échouer le projet. Si nous avions eu la réciprocité, la classe entière des cultivateurs, d'une extrémité à l'autre du Dominion, aurait été heureuse et prospère. Et, en somme, où est le meilleur marché pour le manufacturier? D'après lui, le marché canadien est ce qu'il y a de mieux pour le cultivateur, mais n'en serait-il pas de même pour le manufacturier si notre population de plusieurs millions était heureuse et prospère? A qui le manufacturier vendra-t-il ses produits? Aux cultivateurs et aux ouvriers; ce sont eux qui achètent sa marchandise, du moins en grande partie, car ils représentent la grande majorité de la population. Malgré cela, les manufacturiers ont réussi à faire échouer le projet de réciprocité, et ils ont eu leur haut tarif protecteur depuis ce temps-là. Maintenant mes honorables amis de la gauche viennent nous dire que les manufactures sont fermées, que les ouvriers quittent le pays, et qu'il y a 7,000 tisserands sans travail. Rien d'étonnant; ce n'est que le résultat de la politique suivie par mes honorables collègues. Je félicite le gouvernement d'avoir changé ses vues et de vouloir établir un meilleur régime.

L'honorable M. ROBERTSON: Selon toute apparence, il n'a pas changé ses vues en ce qui concerne les tissus.

L'honorable M. PARDEE: Nous ne le savons pas encore.

L'honorable M. ROBERTSON: Il ne parle que des instruments de production agricole.

L'honorable M. TURRIFF: Je ne puis pas encore me prononcer à ce sujet, mais je suis satisfait de cette clause du discours du Trône où il est question d'exempter de la douane, non seulement les instruments agricoles, mais tous les instruments de production. De cette façon le cultivateur, le mineur, le pêcheur et le commerçant en bois vont obtenir à meilleur marché les instruments dont ils ont besoin pour leur industrie. Et quel sera le résultat? Ils produiront à meilleur marché, le coût de la vie va diminuer et les manufacturiers en auront le bénéfice. Mon honorable ami, l'ancien ministre du Travail, nous a fait une dissertation sur la perte de notre population depuis quelques années. Je crois que mon honorable ami peut prendre sa part de responsabilité sur ce point. Les unions ouvrières, d'une extrémité à l'autre du Canada, ont toujours protesté contre notre immigration. Voici mon opinion sur ce sujet: pourvu que les hommes, femmes ou enfants qui nous arrivent soient forts, sains de corps et d'esprit, peu m'importe leur genre de métier ou profession. Il y a de

la place pour eux au Canada, ils y réussiront, ils n'auront pas de misère et ils contribueront au bien général du Dominion du Canada. Mais si vous vous plaignez tout le temps, si vous continuez à proclamer que l'ouvrier ne doit pas être encouragé à venir ici parce que le travail manque, vous entravez l'immigration des travaillistes. Que mon honorable ami me permette d'attirer son attention sur un petit fait qui s'est passé l'année dernière. Un de mes amis avait une maison à laquelle il voulait apporter quelques améliorations. Il ne s'agissait que d'une affaire peu importante. Il acheta les matériaux nécessaires—peinture, huile et papier—le tout se montant à la modeste somme de $32 et quelques centins. Je ne me souviens pas du montant exact, mais il n'atteignait pas $33. Il embaucha un homme pour poser le papier et la peinture, et voulez-vous savoir quel fut le montant réclamé par l'ouvrier? Cent trente-deux dollars. Oui, messieurs, $132 pour poser $33 de matériaux. Malgré l'existence de tels faits, des gens diront cependant: "Vous ne devez pas faire venir d'ouvriers au Canada."

L'honorable M. BEIQUE: Je suppose qu'ils étaient progressistes.

L'honorable M. TURRIFF: Vous n'avez pas le mot propre. Ils étaient *protégés*. Nous avons besoin d'immigration. Quelques honorables sénateurs doivent se souvenir que je me suis occupé, il y a plusieurs années, de coloniser l'Ouest, et je dois avouer qu'en ce temps-là il était plus facile qu'aujourd'hui d'établir les gens. Nous avions alors des étendues illimitées de prairies, et un individu pouvait se placer n'importe où, prendre un "homestead" et 99 fois sur 100 avoir une bonne ferme. Les conditions sont quelque peu changées. Aujourd'hui la prairie vierge est rare, mais je dois ajouter, honorables messieurs, que dans les provinces de Québec et d'Ontario, le long du Transcontinental; dans le nord du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta et dans certaines parties de la Colombie-Britannique il y a des centaines de mille acres de terrain très riche, légèrement boisé qui peut être cultivé. Il est inutile d'y envoyer un Anglais nouvellement débarqué d'Europe. Il ne réussira pas; il ne peut pas réussir. Les conditions sont trop différentes de celles auxquelles il est habitué. La vie serait trop rude pour lui et au bout d'un an ou deux il quitterait la terre. Mais il y a des centaines de mille braves gens dans le nord et le centre de l'Europe qui sont prêts et qui désirent vivement venir au Canada. Si le gouvernement voulait adopter le principe de dépenser quelques cents piastres —non pas les sommes qui ont été dépensées pour le rétablissement des soldats—mais dissons de $500 à $800, sur un "homestead" ou un quart de section dans Québec, Ontario ou les Provinces maritimes, le colon pourrait se bâtir une cabane ou une petite maison dans le bois et une étable pour une vache ou deux. Si avec cela vous pouviez lui donner de 3 à 5 acres de terre à peu prêt prête à ensemencer, il nous serait facile de placer 10,000 colons par année que vous pourriez choisir dans la classe convenable d'Européens; vous auriez des colons satisfaits et que rien ne pourrait décider à quitter la terre. J'ose dire que c'est aussi l'opinion de mon honorable ami d'Edmonton. Je me souviens d'avoir, en 1899 ou 1900, visité un établissement à Victoria, à environ 65 milles au nord d'Edmonton. Les colons étaient des Galiciens, amenés par l'honorable T. Mayne Daley, lorsqu'il était ministre de l'Intérieur. Ils avaient été placés sur la terre haute aux alentours de Medicine-Hat et n'avaient pas réussi. Toute la colonie se transporta vers le nord. Je les ai vus deux ou trois ans après cela; j'ai visité un grand nombre de ces familles et je les ai trouvés, hommes, femmes et enfants, travaillant sur la terre et la défrichant. La région était tellement couverte de broussailles et de bois que l'homme blanc en général n'aurait pas voulu y aller.

L'honorable M. TESSIER: Ces colons sont-ils encore au même endroit?

L'honorable M. TURRIFF: Ils y sont encore et j'oserai dire qu'ils ont un des plus riches établissements de l'Ouest. Ils ont très bien réussi. Nous obtiendrons des milliers de familles comme celles-là si nous pouvons les placer dans Québec ou Ontario. Ne croyez pas que les avances de $500, $600, $700 ou $800 seraient perdues; elles seraient remboursées, honorables messieurs, et j'ai toujours prétendu que cette classe de colons réussirait beaucoup mieux dans les provinces de Québec et d'Ontario que sur les prairies de l'Ouest, car ils peuvent travailler tout l'hiver. Ils peuvent vendre le bois de pulpe qu'ils coupent sur leur terre tout en la défrichant. Ils ont un marché tout trouvé parmi les mineurs de la région et ceux qui sont engagés dans l'industrie forestière et le commerce du bois de pulpe. Ils peuvent leur vendre tout le foin, l'avoine et les pommes de terre qu'ils récoltent. Si l'on suivait cette ligne de conduite, il en résulterait un bien-être général pour tout le Canada. Tout dures que sont les conditions des colons sur la terre, elles sont encore préférables à celles dans lesquelles ils vivent chez eux,—c'est là qu'est l'avantage,— et c'est pourquoi ils resteront sur la terre. J'espère que le gouvernement adoptera la ligne de conduite que je suggère et qu'il la suivra. Si nous voulons la prospérité du pays et en

même temps diminuer le fardeau des taxes, il faut absolument augmenter la population par l'immigration.

Mes honorables amis parlent de nos pertes en population; mais ces pertes seront bien plus considérables si nous ne diminuons pas les impôts. Je sais que nous avons perdu beaucoup de monde. Les chiffres énoncés par mes honorables amis sont peut-être exacts; je ne suis pas en mesure de les contredire, mais je puis dire que si nous ne soulageons pas le peuple, nos jeunes gens et nos jeunes filles passeront aux Etats-Unis où les taxes sont moitié moindres. Il faut donc diminuer les taxes. Beaucoup d'étrangers qui immigrent, font d'excellents citoyens, mais j'ai toujours prétendu qu'une bonne famille canadienne, née et élevée au pays, connaissant nos conditions et nos lois, est meilleure qu'une demi-douzaine de familles venant de pays étrangers. Je ne m'oppose pas à la venue de celles-ci, mais je dis qu'elles ne valent pas les nôtres. Le but du gouvernement devrait être de garder nos gens chez nous et d'assurer la prospérité du pays. Il en sera ainsi si j'en juge par ce qu'il se propose de faire.

Honorables messieurs, c'est avec plaisir que j'ai vu le système d'impôts sur le revenu établi au Canada. C'est l'unique moyen d'attirer l'attention de tous et de chacun sur l'emploi que fait le gouvernement des sommes perçues. Lorsque vous avez à débourser $100, ou $500, ou $1,000 en impôts, vous commencez à dresser l'oreille et à ouvrir l'œil. Je remarque que mes amis, les manufacturiers, ne s'inquiètent pas beaucoup de ce que le peuple paie en impôts sur le prix de leurs marchandises, ou des marchandises importées, mais lorsqu'ils ont eux-mêmes à payer un fort impôt sur leurs revenus, ils s'inquiètent et s'agitent. Cette taxe est logique et j'espère qu'à l'avenir on critiquera davantage les opérations du gouvernement, quel qu'il soit, que l'on suivra son travail de plus près et que l'on verra à ce qu'il pratique l'économie.

J'arrive maintenant à l'une des dernières phases du discours du Trône. Dans la préparation d'un document d'une telle longueur, l'on peut s'attendre à quelque plaisanterie et je crois qu'il y a un passage qui a toutes les apparences d'une farce. Mon honorable ami, le leader, me pardonnera si je le lis:

> Vous remarquerez que dans la préparation des prévisions budgétaires, mes conseillers ont senti la nécessité de continuer la politique de stricte économie au sujet des services publics et des travaux publics et de remettre jusqu'au moment où une réduction des impôts aura été effectuée, quelques entreprises dont la considération, aussitôt que possible, est manifestement dans l'intérêt public.

Je ferai remarquer à mon honorable ami, le leader du gouvernement, que si la "stricte économie" de ces deux dernières années est un échantillon de ce qu'elle sera par la suite, cela ne tire pas à conséquence. Je crois plutôt que cette expression est ridicule et que le gouvernement n'a pas le moins du monde l'intention de suivre cette idée.

Je remarque, toutefois, que le gouvernement a pris à cœur les événements d'Halifax et de Kent et que depuis deux mois, il s'est retranché derrière un principe d'économie tel que l'on n'en a pas encore vu au Canada depuis longtemps. C'est un mouvement dans la bonne direction et je suis certain que tout le monde au pays souhaite "Bonne Chance" au gouvernement dans sa nouvelle entreprise d'équilibrer le budget comme l'a déclaré le premier ministre.

Il y a au sujet de cette équilibration du budget, un point que je ne comprends pas très bien. Je suppose, et j'espère que le premier ministre a raison. Mais j'étais sous l'impression que depuis deux ans nous avions emprunté de l'argent pour les chemins de fer—je ne dirai pas indirectement, mais d'une telle façon que je doute que cet argent soit compris dans l'équilibration du budget. Je l'espère, mais je n'en suis pas certain, et si mes appréhensions sont justes, je dis que le budget n'est pas bien équilibré.

L'honorable M. DANDURAND: Je comprends que le budget s'équilibre en plaçant le déficit des chemins de fer dans la colonne des débits.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les crédits supplémentaires ne dérangeront pas cet équilibre?

L'honorable M. TURRIFF: Je l'espère. Permettez maintenant que je dise quelques mots au sujet des embranchements. Nous nous souvenons tous quel a été le sort du bill des embranchements l'année dernière. J'ai appuyé ce bill à la dernière session et j'agirai de même cette année; toutefois, je suis convaincu que le sujet n'a pas été traité de la meilleure manière possible. J'ajouterai que le pays n'a pas les moyens de construire des embranchements à moins qu'ils ne soient nécessaires et rapportent des revenus en sus des frais d'opération. Si je croyais que les embranchements dans l'Ouest et même ceux de la Saskatchewan ne puissent remplir cette double condition, je voterais contre le bill. Je suis convaincu que dans les prairies, tout embranchement, non seulement couvrirait ses frais mais encore aiderait au maintien de la ligne principal.

Si le gouvernement présente le bill de nouveau à cette session, et s'il désire qu'il soit adopté, il devra s'assurer l'appui de ses propres partisans. L'année dernière, plusieurs

d'entre eux contribuèrent par leur vote à le faire rejeter, bien que naturellement la majorité des votes contraires aient été donnés par l'autre côté de la Chambre. C'est au gouvernement à y voir.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Que lui proposez-vous de faire en ce sens?

L'honorable M. WATSON: Que les partisans du gouvernement votent en faveur du bill.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami a vécu longtemps dans l'atmosphère de la Chambre des Communes et il parle de partisans. Je ne reconnais pas de partisans du gouvernement dans cette Chambre.

Quelques SENATEURS: Bien, bien.

L'honorable M. BEIQUE: L'honorable sénateur n'a pas été lui-même un très chaud partisan du parti auquel il a autrefois appartenu.

L'honorable M. TURRIFF: Je crois que mon honorable ami ferait mieux de ne pas aborder ce sujet. A sa place je n'y toucherais pas. Je possède une certaine dose d'indépendance et ne suis pas disposé à suivre un parti quel qu'il soit. Mon honorable ami a le droit d'agir comme il lui plaît.

Voici ce que je veux dire: toute la presse libérale du pays a rendu mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre responsables du rejet de ce bill des embranchements. Je ne crois pas que ce soit tout à fait juste. J'admets que les honorables sénateurs de la gauche aient été coupables en la circonstance, mais je crois que d'autres de la droite ont été tout aussi coupables qu'eux. Naturellement, mon honorable ami, le leader du gouvernement, a dû voter en faveur du bill puisqu'il l'avait présenté, mais je ne crois pas me tromper en disant qu'il aurait beaucoup mieux aimé voter contre. Il y a dans ce bill, des embranchements—j'en ai la liste ici—qui, je crois, ne devraient pas être construits; et certains d'entre eux, si on les construit, ne rencontreront pas leurs frais d'exploitation. et des millions de dollars seront engloutis dans la construction des routes pour lesquelles le gouvernement a toujours, depuis la Confédération, refusé des subsides. Il me semble que certains de ces embranchements figurent comme étant des ramifications de lignes de l'Ouest, afin de les faire passer avec les autres.

L'honorable M. SCHAFFNER: Vous parlez du bill de l'année dernière?

L'honorable M. TURRIFF: Oui.

L'honorable M. SCHAFFNER: N'avez-vous pas voté en faveur du bill l'année dernière?

L'honorable M. TURRIFF: Oui, car je connais, tout aussi bien que mon honorable ami, les difficultés que rencontrent les financiers de l'Ouest. Il y a 45 ans j'étais pionnier dans les prairies, à 60 milles du chemin de fer et je sais ce que cela signifie, et je n'avais pas le cœur assez dur pour voter contre les intérêts de certains colons établis dans les endroits où devaient être construits ces embranchements. N'avaient-ils pas le droit de s'établir là? Les terrains avaient été arpentés, et dans plusieurs cas, les remblais étaient construits et n'attendaient plus que les rails. Autrefois, lorsque tout était à meilleur marché, le pionnier pouvait gagner sa vie; mais aujourd'hui, aucun cultivateur ne peut y arriver en cultivant du blé, s'il se trouve à 30 ou 40 milles du chemin de fer. J'ai voté en faveur du bill, mais je savais qu'il contenait des embranchements qui n'auraient pas dû y être. J'espère que mon honorable ami, le leader du gouvernement, fera tout son possible pour que ces embranchements que les anciens gouvernements ont refusé de construire—les gouvernements Laurier, Borden, Union et Meighen—ne soient pas inclus dans le prochain bill, car le peuple canadien désire vivement que les lignes profitables soient construites dans les prairies. S'il y a dans l'Est, des embranchements qu'il serait avantageux de construire, qu'on le fasse à tout prix.

L'honorable M. ROSS: Pourquoi ne pas demander au gouvernement de présenter un bill pour chaque embranchement?

L'honorable M. DANDURAND: J'attire l'attention sur la déclaration que je fis l'année dernière et qui était raisonnable, je crois. Je connaissais peu ou point les mérites de certains embranchements en question, et j'ai proposé que, sans nous engager en quoi que ce soit, le bill soit lu une deuxième fois et étudié en comité.

L'honorable M. BEIQUE: Il était trop tard.

L'honorable M. DANDURAND: Je reconnais la justesse de cette observation. Je ne demandais au Sénat que de se former en comité pour étudier les différents embranchements.

L'honorable W. B. ROSS: Mais le gouvernement menace de renvoyer le bill tel que formulé l'année dernière, et si je ne me trompe pas, le Sénat va étudier chaque embranchement séparément.

L'honorable M. DANDURAND: C'est ce que j'ai proposé à mon honorable ami. Le représentant junior de Moose Jaw (l'hon. M. Calder) mit en doute notre droit d'amender

un bill de subsides. J'ai répondu que d'après la résolution Ross, nous avions déclaré à l'unanimité notre droit d'amender un bill de crédits dans le but de les diminuer et non de les augmenter. Mais mon honorable ami de De Salaberry (l'hon. M. Béique) dit qu'il était trop tard. Mon honorable ami de Middleton (l'hon. W. B. Ross) dit que si le bill est présenté de nouveau, il le disséquera. J'ai déclaré l'année dernière que chaque embranchement représentait un bill séparé et pouvait être traité comme tel.

L'honorable M. ROSS: Je désirerais que l'honorable sénateur conseille au gouvernement dont il est un des membres distingués, de ne pas présenter de nouveau ce bill sous une forme collective. Il y a 11 embranchements, qu'il envoie 11 bills.

L'honorable M. DANDURAND: Il y en a 30, je crois.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vingt-neuf.

L'hon. M. ROSS: Procurons-nous d'abord les renseignements nécessaires: les points de départ et les points d'arrivée, et la description de la nature du terrain traversé.

Il y a des gens qui viennent ici et qui en une demi-heure vous disent si oui ou non ces embranchements devraient être construits. Il faut établir un principe. Si une région possède déjà une ligne, ou si elle a des moyens de communication par eau elle ne doit pas avoir de nouvelle route.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai demandé à mes collègues de présenter ce bill à la Chambre des Communes le plus tôt possible afin que lorsqu'il nous parviendra ici, sous quelque forme que ce soit, nous puissions l'envoyer au comité permanent des chemins de fer. Nous pourrons alors faire venir le président des chemins de fer nationaux et son personnel d'ingénieurs qui nous renseigneront sur la nécessité et les avantages de ces embranchements.

L'honorable M. TURRIFF: Il y a un aspect du bill que j'approuve: c'est que le montant sera voté pour trois ans. Voici une raison: La présente session va se prolonger jusqu'en juillet probablement et la saison sera alors trop avancée pour faire du travail cette année, car ce sera le temps des récoltes dans l'Ouest et il sera impossible de se procurer la main-d'œuvre.

Je me rappelle que l'ancien ministre du Travail, nous a critiqués parce que nous allions chercher la main-d'œuvre en Europe pour la ferme. Et cependant il déclare qu'il y a chômage dans l'Est. Si tel était le cas, nous ne nous adresserions pas à l'Europe pour avoir des moissonneurs.

L'honorable M. BEIQUE: Je désirerais connaître l'opinion de l'honorable sénateur sur la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson, dans les conditions présentes.

L'honorable M. TURRIFF: Je répondrai à mon honorable ami que cette ligne a été construite en grande partie par ses amis politiques et qu'elle devrait être terminée.

L'honorable M. SCHAFFNER: Bien, bien.

L'honorable M. TURRIFF: Dans l'Ouest, nous souffrons aujourd'hui de l'établissement des monopoles. Lorsque nous pouvions expédier notre bétail en Angleterre, que firent les syndicats de navigation? Ils augmentèrent immédiatement leurs prix de transport jusqu'à les rendre prohibitifs.

L'honorable M. BEIQUE: Quel monopole?

L'honorable M. TURRIFF: La "North Atlantic Ocean Shipping". Je me souviens du temps où des milliers de têtes de bétail étaient transportées de Montréal à Liverpool au prix de $7.50 par tête.

Le syndicat de transport porta immédiatetement le taux à $25 par tête, décidant ainsi de s'accaparer tout le profit qu'il y avait dans l'élevage du bétail. Si l'on ne remédie pas à cet état de choses, le cultivateur n'élévera plus de bestiaux. Le syndicat qui monopolise le transport sur les lacs a agi de la même façon. Lorsque les taux du passage du Nid des Corbeaux fut rétabli, ce syndicat augmenta immédiatement les taux de transport sur les lacs, de sorte que le cultivateur ne put obtenir un seul sou du bénéfice qu'il aurait dû faire. C'est là un argument en faveur de la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Si ce chemin de fer n'était pas avantageux pour l'expédition du blé, on doit concéder cependant qu'il ouvrira, pendant les quatre mois de l'année les plus favorables, une route splendide pour l'expédition du bétail. Permettez-moi d'ajouter, honorables messieurs que l'argent dépensé à compléter le chemin de fer de la Baie d'Hudson serait mieux employé que beaucoup d'autres sommes votées pour des entreprises de moindre utilité; telles que le havre d'Halifax, la Baie Courtenay, l'achat dans Québec de chemins de fer qui n'accuseront jamais autre chose qu'un déficit, la construction prématurée du canal Welland, etc., etc. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson est un bien meilleur placement que toutes ces entreprises et je travaillerai pour qu'on le complète.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Placez-le dans le bill des embranchements.

L'honorable M. TURRIFF: Je désire également parler un peu du creusage du Saint-Laurent. Je crois que si vous rendez ce canal navigable pour les transatlantiques qui remonteront alors jusqu'au centre de notre continent, vous créez de ce fait un avantage considérable pour le Canada et les Etats-Unis. Mais si le peuple canadien décide que le Saint-Laurent doit être creusé, on ne permettra pas à une demi-douzaine ou une douzaine de capitalistes de Montréal d'entraver le projet. Toutefois, j'approuve le gouvernement de vouloir, avant de s'engager dans cette entreprise, connaître quel en sera le coût probable. Pour ma part, avant de commencer les travaux, j'insisterais sur deux points: d'abord, que notre situation financière nous permette de mener l'œuvre à bonne fin. ensuite, qu'avant d'entreprendre le moindre travail, nous ayons une entente complète avec les Etats-Unis au sujet du détournement des eaux dans le canal Chicago pour fins hydrauliques. Pourquoi entreprendre le creusage du Saint-Laurent justement dans le temps où les Etats-Unis ont, tout d'un coup, décidé que ce travail devait être fait? J'insisterais également pour que le courant électrique développé au Canada y reste intégralement et qu'on ne permette pas qu'il traverse les lignes. Pourquoi envoyer notre énergie électrique aux Etats-Unis? Pensez-vous que nous pourrions la ravoir?

L'honorable M. BRADBURY: Jamais.

L'honorable M. TURRIFF: Neuf millions contre une population de 110 millions. Ce serait la guerre, si vous vouliez essayer de la ravoir. J'approuve la déclaration faite l'autre jour par sir Lomer Gouin, que toutes les forces, électriques ou autres que nous possédons, ne devraient pas sortir du pays.

Je crois que si l'on creuse le Saint-Laurent et que l'on obtienne de nombreuses forces de chevaux, l'on devrait garder ces forces au Canada. D'ici à vingt-cinq ou cinquante ans, l'énergie développée sera entièrement employée au Canada où elle aura fait surgir de grands centres manufacturiers qui n'auront pas besoin du haut tarif de protection qu'il leur faut aujourd'hui. Les manufacturiers auront la force motrice à bon marché; et avec nos bonnes classes d'ouvriers, ils pourront faire une concurrence avantageuse au reste du monde. Voilà quelques-uns des points que je voudrais voir pris en considération avant d'entreprendre quoi que ce soit.

Juste un mot de plus sur ce sujet. Je ne crois pas du tout que le creusage du Saint-Laurent produise des changements dans les taux de transport du blé venant de l'Ouest. Je ne crois pas qu'un transatlantique puisse transporter le blé de Port-Arthur ou Fort-William à Montréal à aussi bon marché que les navires des lacs, parce que vous pouvez transborder 300,000 boisseaux de blé d'un navire des lacs à un transatlantique en quelques heures et au prix d'une fraction de cent par boisseau. Tout cela doit être pris en considération. Certains capitalistes désirent mettre l'énergie électrique à profit pour eux-mêmes et laisser le gouvernement payer les frais du creusage. Nous n'avons pas l'intention de suivre toutes leurs fantaisies.

Honorables messieurs, je vous fais mes excuses pour avoir parlé si longtemps. Je termine en disant à mon honorable ami, le leader du gouvernement: suivez la ligne de conduite énoncée dans le discours du Trône, mettez à exécution les idées qu'il renferme et vous aurez l'appui de l'Ouest et de l'Est; et lorsque vous vous présenterez devant le peuple pour être jugés, vous verrez que de l'Atlantique au Pacifique le peuple vous dira: "Bon et fidèle serviteur, vous avez bien mérité de la patrie, allez pendant cinq autres années reprendre votre place parmi les grands."

Sur proposition du très honorable sir George E. Foster, le débat est ajourné.

Le Sénat s'ajourne à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 6 mars 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

DISCOURS DU TRONE

Le Sénat reprend le débat, ajourné hier, sur la considération du discours que Son Excellence le Gouverneur général a prononcé au début de la présente session, et sur la proposition que fit l'honorable M. Pardee de présenter une adresse à Son Excellence en réponse à son discours.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: En demandant au Sénat de me prêter son attention pendant quelques instants, cet après-midi, je tiens, messieurs, comme le veut une simple et agréable coutume, à joindre mes félicitations à celles qu'ont déjà adressées nos

honorables collègues qui ont respectivement proposé et appuyé l'adresse. Dans les deux cas, c'est avec plaisir que je le fais.

L'honorable sénateur qui a proposé l'adresse est un de mes vieux collègues—pas du même parti politique—de la Chambre des Communes où nous avons échangé nos vues dans une atmosphère qui était parfois un peu plus chargée et un peu plus orageuse que le climat doux et tempéré sous lequel nous vivons au Sénat. Je suis sûr que tous les débats qui ont eu lieu entre nous n'ont jamais diminué le respect et l'estime que nous avons l'un pour l'autre, et j'ai confiance que les mêmes bons rapports subsisteront durant nos discussions entre les deux côtés de cette Chambre.

Quant à notre honorable collègue nouvellement arrivé (l'hon. M. Côté), c'est avec grand plaisir que je l'ai vu revendiquer son droit d'employer la langue française au Sénat canadien et son verbe impeccable lui donne raison. Un de ces jours, je vais revendiquer le droit pour les sénateurs de langue anglaise d'employer la langue française, s'ils le désirent, pour exprimer leur opinion, même au Sénat.

L'honorable M. CASGRAIN: Ne nous faites pas languir. Commencez dès maintenant.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Ce droit doit s'appliquer aussi bien aux sénateurs de langue anglaise qu'à leurs collègues de langue française.

Les observations que je me propose de faire sont fortuites et ne ressemblent en rien à un discours préparé d'avance. Je crois fermement que la situation actuelle de notre pays mérite d'être sincèrement et minutieusement examinée par toutes les classes de la société; j'estime principalement que le Sénat du Canada a ses responsabilités dans une circonstance comme celle-ci et peut difficilement s'y dérober. Nous sommes tous d'accord pour dire que le Sénat est une partie constituante de notre gouvernement. Comme tel, il a ses responsabilités qui seront jugées dans la mesure de ses pouvoirs. Je ne sache pas qu'on puisse réunir dans le Dominion du Canada un groupe de quatre-vingts ou quatre-vingt-dix hommes qui, par leur expérience en différents domaines, touchant l'initiative commerciale, l'administration et même la législation, seraient supérieurs à ceux qui sont assemblés dans cette enceinte. Ils viennent de toutes les parties du Canada. Ils connaissent bien les conditions qui existent dans toute l'étendue du pays. J'ai écouté et j'écouterai encore avec plaisir les membres du Sénat donner leur opinion guidée par l'expérience et la compétence, sur la situation actuelle et les meilleurs moyens de l'améliorer.

Cette situation, nous l'admettons tous, est grave. Nous sommes arrivés à un point de notre histoire où nous devons, je crois, examiner très sérieusement et très sincèrement non seulement la situation présente, mais aussi la situation future de notre pays. En voyageant ou en entendant les discours qui se font dans les deux Chambres du Parlement, on s'aperçoit très bien qu'il existe un sentiment de mécontentement et de pessimisme. Il y a aussi des gens dont la confiance et l'optimisme sont conditionnés par les circonstances du moment, mais qui ne veulent pas tomber dans le pessimisme ou croire qu'il est impossible d'assurer l'avenir du Canada pourvu que l'on prenne les mesures nécessaires et qu'on établisse des conditions normales. Je suis optimiste de nature et je le suis peut-être encore plus dans la pratique; mais j'estime que le seul optimisme avantageux, le seul utile, est celui qui se base sur des conditions qui le justifient suffisamment. Il ne faut pas être optimiste par routine, mais il faut baser notre confiance sur des faits qui la justifient. S'il existe des conditions qui ne motivent pas cet optimisme, il n'est que juste et à propos de les signaler et de suggérer le moyen de les améliorer de telle sorte qu'elles puissent justifier la confiance.

Quelle est la situation au Canada aujourd'hui? Evidemment, elle occupe tout l'esprit du public. Les causes peuvent être multiples, mais, quelles qu'elles soient, on s'intéresse aujourd'hui plus vivement à l'état des affaires publiques, on s'intéresse plus vivement à la politique et au mode d'administration qu'il convient d'adopter dans la circonstance, qu'il m'ait jamais été donné de remarquer dans toute ma carrière politique. Un de nos collègue croit trouver la raison dans ce que nous avons des genres d'impôts différents. Je pense moi-même qu'il y a un peu de cela. Presque tous les habitants du pays, établissements commerciaux, hommes d'affaires, sociétés, financiers, banquiers sont appelés à un moment ou à un autre à payer des impôts dont ils ne peuvent pas s'exempter. Chacun est averti lorsque le moment de verser approche. Cela fait réfléchir, et même beaucoup, surtout lorsque l'impôt pèse lourdement sur l'individu ou son commerce. C'est, je crois, une des raisons pour lesquelles on remarque aujourd'hui cet intérêt très étendu pour l'administration future de notre pays. On désire alléger, si possible, les fardeaux actuels et faciliter le progrès futur.

Quels sont les trois faits essentiels qu'on constate dans la situation actuelle? En premier lieu, tout le monde reconnaît aujourd'hui que notre dette publique est élevée et augmente toujours. La chose est indéniable. En 1914, on considérait comme énorme et écra-

sante une dette de 336 millions. Aujourd'hui, nous avons une dette de 2 milliards 400 millions dont le fardeau se fait sentir partout et pèse sur tous les habitants du pays. La dette de 336 millions en 1914, avec la population que nous avions alors, représentait une somme comparativement petite par habitant. La dette actuelle de $2,400,000,000 représente presque $300 par habitant ou $1,500 par famille de cinq personnes. Cette dette est non seulement considérable; mais elle a la qualité d'augmenter tous les ans? Au moment de l'armistice, elle s'élevait à $1,400,000,000. La période de démobilisation entraînant de grosses dépenses dura quatre ou cinq ans, il était naturel que la dette augmentât. Il s'agissait ni plus ni moins que de réunir les restes et fragments des grosses dépenses que nous avions faites pour la guerre. Mais depuis ce temps-là, la dette continue d'augmenter de plusieurs millions chaque année, si bien que non seulement nous avons une dette énorme qui écrase le peuple, mais que cette augmentation cause de l'inquiétude et du mécontentement.

Comme corollaire, nous avons en deuxième lieu le fardeau écrasant des impôts, fardeau qui, depuis la fin de la guerre jusqu'à présent, a eu des tendances à augmenter plutôt qu'à diminuer. Donc on a non seulement la dette énorme et toujours croissante, mais aussi les impôts qui découlent de cette dette et qui eux aussi ne cessent d'augmenter.

Enfin, qu'il s'agisse des particuliers, des villes, des provinces ou du Dominion, on ne trouve pas dans le gouvernement et l'administration l'esprit d'économie dont chacun devrait être pénétré et qui devrait régler les dépenses. On a gardé du temps de guerre une habitude de dépenser qui n'engage pas à épargner, à économiser, mais qui au contraire perpétue l'esprit d'extravagance qui a caractérisé la dernière guerre, comme d'ailleurs toutes les guerres.

Voilà les trois points à examiner au point de vue économique et financier. Il y a autre chose dont il faut aussi tenir compte, parce que nous sommes situés à côté d'un pays qui est notre principal concurrent et vers lequel nos meilleurs citoyens se sentent attirés. Les Etats-Unis d'Amérique n'ont pris les armes que deux ans et demi après la déclaration de la guerre. Pendant ce temps-là, ils s'occupaient à faire de l'argent et beaucoup d'argent. Cette période de deux ans et demi fut pour les Etats-Unis une période de prospérité générale vraiment exceptionnelle et excessivement profitable pour leurs habitants. Par conséquent la guerre leur laissa bien moins de charges et de difficultés à combattre qu'à nous. Mais c'est le pays voisin qui, comme je l'ai dit, est un concurrent et qui attire nos gens. Qu'ont fait les Etats-Unis depuis la démobilisation jusqu'à nos jours? Mon honorable collègue le leader de l'opposition (sir James Lougheed) l'a signalé. Pendant cette période, les Etats-Unis ont réduit leur dette de près de cinq milliards de dollars. Ils ont aussi, par un projet de loi qui a été adopté déjà par une de leurs Chambres législatives, diminué les impôts de 466 millions. Cette diminution sera-t-elle définitivement effectuée, on l'ignore, car il faut que le projet soit adopté par le Sénat. Mais il est fort probable que le public américain va bénéficier d'une réduction d'impôts se chiffrant à 350 ou 450 millions.

Voilà un contraste entre le Canada et les Etats-Unis, nos voisins en même temps que nos grands concurrents. Ce contraste, nous ne devons pas l'ignorer. La frontière qui sépare les deux pays s'étend sur une longueur de 3,500 milles. Le Canada ne peut par conséquent pas imposer à ses habitants et à son commerce des impôts plus élevés, des charges plus lourdes que n'ont à supporter les habitants des Etats-Unis. Notre pays ne peut pas se permettre de laisser subsister ce contraste d'une réduction de dette d'un côté et d'une augmentation de l'autre.

Les Etats-Unis jouissent d'autres avantages dans le commerce, tandis que de notre côté, nous souffrons de désavantages. Tout cela aggrave la situation. Le gouvernement et tous les Canadiens, quelles que soient leurs opinions politiques, doivent au point de vue purement national et aussi au point de vue économique et pratique, considérer cette situation comme un facteur des plus importants de l'avenir de notre pays.

Voilà donc la situation brièvement exposée. C'est cela qui inquiète tout le monde au Canada, et c'est cela aussi, j'espère, qui occupe l'esprit de nos législateurs et de nos gouvernants. Or, en présence de ces faits qui attirent notre attention et qui devraient exiger tous nos efforts réunis, que doit-on et que peut-on faire pour améliorer la situation? Sans aller plus loin, car on ne fait que poser la question, avons-nous l'espoir de faire face à nos difficultés? Oui, si nos concitoyens sont bien déterminés. Le sont-ils? A en juger d'après les sentiments exprimés en public, il semble que les Canadiens soient absolument déterminés à agir pour remédier au présent état de choses. Alors que doit-on faire? Qu'est-ce que le public doit exiger? D'après moi c'est ceci: d'abord, qu'on cesse d'augmenter la dette publique; elle est en effet rendue au maximum de ce qu'elle peut être pour mettre à l'épreuve les capacités des contribuables et les ressources du pays. Pour aucun motif on ne doit l'aug-

menter, soit en empruntant, soit autrement. Si l'on contracte des emprunts, on ne fait qu'alourdir le fardeau; il en est de même si l'on augmente les impôts.

Non seulement la dette publique ne doit plus augmenter, mais, d'après moi, le moment est venu de la diminuer progressivement, même si ce doit être peu à la fois. Voilà ce que doit exiger le public, voilà qui est le devoir du gouvernement et ce qu'il doit accomplir pour sauver la vie nationale. Prenez un homme qui a eu des déboires. Il arrive à un point où il a plus de dettes qu'il ne peut supporter. S'il ne voit aucun moyen de s'en acquitter, il perd tout espoir et toute initiative; mais si, au contraire, il est capable de les réduire peu à peu, il a une chance de s'en acquitter, l'espoir, la confiance et l'initiative lui reviennent et en même temps la force de travailler. Le même phénomène psychologique s'applique, je crois, à une nation. L'espoir renaîtrait d'un bout à l'autre du pays si nous pouvions rapidement arriver au point de dire que non seulement notre dette n'augmente plus, mais que chaque année elle diminue, allégeant graduellement le fardeau que nous avons à supporter.

Toute la question se résume à ceci: peut-on réduire les dépenses et en même temps diminuer les impôts qui pèsent si lourdement sur le commerce et les contribuables à l'heure actuelle? Tout cela dépend, je crois, de la façon d'administrer du gouvernement et des lois sur lesquelles s'appuiera cette administration. Le public est-il partisan de l'économie? Je le crois, mais il y a aussi ceci: Un tel insistera auprès du gouvernement pour qu'il fasse des économies, mais tout bas il dira: N'appliquez pas cela à ma circonscription.

L'honorable M. DANDURAND: Et même tout haut.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Tout l'Ouest réclame l'économie.

L'honorable M. CASGRAIN: Et le chemin de fer de la baie d'Hudson!

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: L'Ouest arrive avec des projets qui paraissent devoir augmenter considérablement nos dépenses déjà énormes. Voyez, par exemple, la demande qui va être faite au gouvernement d'achever le chemin de fer de la baie d'Hudson pour relier l'Ouest aux marchés d'Europe. On demande également une subvention pour permettre d'expédier du charbon d'Alberta aux particuliers et aux industriels d'Ontario et peut-être même de la province de Québec. Le charbon est un produit qu'on trouve dans l'Alberta et dans d'autres régions de l'Ouest et je suis absolument partisan d'en faire profiter l'Ontario et autres régions de l'Est, si la chose peut se faire d'une façon économique; mais j'y suis absolument opposé si son transport exige une subvention de l'Etat. Car c'est bien une subvention, quand même on dirait: Nous avons des chemins de fer nationaux; qu'allez-vous en faire? Qu'ils prennent à leur charge la différence entre le coût réel et les frais qu'entraînerait la livraison de charbon d'Alberta dans les foyers et les usines de l'Ontario.

Prenons des hommes qui se groupent et fondent une banque; ils élisent leurs propres représentants et élisent leurs propres administrateurs. En hommes d'affaires, ils y placent leur capital et y déposent leurs fonds, Si la banque fait faillite, nous voyons des gens demander au gouvernement de combler les pertes subies par les déposants et les actionnaires. Tout cela démontre que les avis sont partagés quant aux économies à effectuer et à la réduction de la dette qui pèse sur le pays à l'heure actuelle. Mais je crois que d'une façon générale, le peuple réclame l'économie.

Quelle est la ligne de conduite à suivre pour effectuer ces économies? Je ne discuterai la question qu'en passant, mais il y a certains moyens que je tiens à suggérer. Je commencerai par dire ceci: Les Etats-Unis avec 112 millions d'habitants et un territoire effectivement administré beaucoup plus considérable que le nôtre, se contentent de neuf ministres pour leur gouvernement fédéral. Le Dominion du Canada avec neuf millions d'habitants et un territoire bien moins compact n'a pas moins de 17 ministres rétribués, c'est-à-dire près de deux fois plus que les Etats-Unis. L'homme d'affaires et même le membre du Gouvernement qui réfléchit un peu et envisage la question au point de vue pratique ne pense-t-il pas qu'il n'est pas absolument nécessaire d'avoir dix-sept ministres pour administrer les affaires du Canada alors que neuf seulement sont supposés administrer les Etats-Unis d'une façon précise, avantageuse et efficace?

Prenez les services administratifs. Est-il nécessaire que chacun d'eux constitue un ministère? Je ne le crois pas. Pour quelle raison le secrétaire d'Etat doit-il avoir un portefeuille avec tout le cérémonial d'un membre du cabinet? Quelles sont les attributions du secrétaire d'Etat? Son département s'occupe uniquement des archives. Il n'y a aucune politique à suivre, mais une simple question d'administration. Il semble n'y avoir aucune raison au monde pour que le secrétariat d'Etat ne devienne pas l'apanage d'un autre titulaire et qu'on ne supprime pas ce poste de ministre avec tous ses falbalas.

Prenez maintenant le ministère des Finances qui doit procurer les fonds nécessaires à l'administration publique et à côté de cela des services de perception comme le département du Revenu de l'Intérieur et le département des Douanes qui constituent actuellement deux ministères distincts. Le travail s'effectuerait d'une façon plus efficace, je crois, si le ministre des Finances, qui est chargé de procurer les fonds nécessaires à l'administration, avait la direction et la surveillance de la perception des revenus qu'il crée par les lois qu'il présente au Parlement. Les services des douanes et du revenu de l'intérieur ne formant plus qu'un seul département pourraient fort bien être placés sous la direction du ministre des Finances, ce qui permettrait d'abolir un portefeuille.

Puis vous avez les Travaux publics. En quoi consistent les travaux publics? Il y a un département spécial pour administrer les réseaux des chemins de fer et des canaux. Il y a également un département de la Marine et des Pêcheries, dont la partie marine consiste en travaux publics. Il a sous sa direction la construction et l'administration des phares et autres services de ce genre. Pourquoi ne pas avoir un seul ministère des Travaux publics et placer sous sa haute direction comme services subalternes les chemins de fer, les canaux et le service maritime. On pourrait critiquer l'attribution du service des pêcheries à un autre département, mais la chose serait très faisable, si c'était nécessaire.

Prenez ensuite le solliciteur général. Tout ce qu'il fait doit être revu par le département de la Justice et il n'y a pas besoin pour cela d'un ministre ou quasi-ministre en titre. J'estime que si l'on voulait examiner ces propositions du point de vue pratique on pourrait diminuer d'au moins cinq le nombre des portefeuilles.

Pourquoi ne pas mettre le département du Rétablissement civil des soldats sous la direction du département de la Défense nationale? Pourquoi en faire un ministère distinct avec tout ce que ce poste comporte?

J'estime donc que si l'on voulait faire un examen honnête et complet des services administratifs en se plaçant au point de vue de l'efficacité et de l'économie, on réussirait à réduire d'au moins cinq le nombre des ministres. Chaque fois que vous avez un ministre, vous avez en même temps un sous-ministre, ses secrétaires, ses agents spéciaux et tous les falbalas d'un ministère réel. On pourrait fort bien se dispenser de toutes ces dépenses. Voilà une façon d'effectuer des économies.

Il y a un autre endroit où l'on pourrait se dispenser de frais exagérés et inutiles. Où est-ce? Dans l'administration du Service civil en général. Je ne parle pas seulement des 40,000 employés, des appointements qu'ils touchent, des postes qu'ils occupent ou de savoir s'ils gagnent réellement ce qu'on leur donne. Je vais plus loin que cela. Je prétends que si on faisait un examen sérieux de la répartition des services, et si l'on établissait un programme de leur organisation et si l'on fixait d'après une base pratique les méthodes suivant lesquelles ce programme doit être exécuté, on arriverait à sauver des centaines de milliers, que dis-je, des millions de piastres. J'ai acquis quelque peu d'expérience en cette matière.

Mon honorable ami le leader du gouvernement (l'honorable M. Dandurand) a fait instituer un comité du sénat pour faire une enquête sur le Service civil. J'ignore quelle sera l'étendue du travail de ce comité, mais je sais une chose, c'est que s'il veut avoir un résultat, il lui faudra faire un long travail, une étude bien plus approfondie que celle qu'il pourra faire dans le temps mis à sa disposition.

J'ai eu pendant deux ans, ainsi que certains de mes collègues de l'ancien ministère, une certaine expérience relativement à l'organisation des services administratifs. Comme exemple de ce qui s'est passé dans un certain service—pas sous ma direction ni celle de mes collègues, mais avant cela,—je citerai le cas de l'Imprimerie nationale. Avec l'autorisation du Parlement, on fit une enquête, et les conclusions prouvèrent que ce service était administré d'une façon extravagante, pour ne pas dire plus. C'est alors que la Commission du Service civil entreprit de le réorganiser. Pour cela elle se fit aider par des experts étrangers au service afin de faire une enquête convenable et une nouvelle répartition du travail. Pour couper court, qu'arriva-t-il? La Commission du Service civil, avec ses assistants, réorganisa ce département et il arriva que dès la première année, on diminua les dépenses de $600,000, et que la même économie fut réalisée les années suivantes. A part cette économie de $600,000, la répartition du travail, la coordination entre les chefs de services et les employés, la juxtaposition des différents postes afin d'éviter la perte de temps dans les communications, en firent un service bien mieux organisé et bien plus efficace, sans compter une ardeur au travail, une émulation et un contentement qui n'existaient pas auparavant. Voilà un exemple, et tout cela fut rendu possible simplement par l'application de méthodes pratiques.

Le comité dont j'étais le président examina deux départements et un troisième en partie seulement. Au sujet de cette enquête et de cette réorganisation des départements pour en améliorer le service, on s'est fait une idée qui est un peu contraire à la vérité. On a eu recours à des experts non pas pour indiquer quels étaient les employés à garder, ni dire quels appointements on devait leur donner, mais pour examiner quel était le travail à faire, la façon dont on essayait de l'exécuter et l'efficacité des méthodes destinées à atteindre l'objectif visé. Ce comité n'a pas agi seul; dans chaque département il faisait son enquête avec la collaboration d'un certain nombre des chefs de services du département en question. Peut-être arrivaient-ils à des conclusions différentes sur certains points; dans ce cas, ils les discutaient rapprochant leurs points de vue, et finalement leur rapport conjoint, souvent absolument unanime, était soumis au sous-comité du Conseil pour être revu par le comité, après consultation avec le chef du département intéressé. Ensuite on s'entendait sur l'organisation et sur les méthodes à suivre. Rien que dans le département des Postes, dont l'examen fut complet, on acquit la certitude qu'on pouvait épargner de $1,000,000 à $1,200,000 par année et faire le même travail avec une meilleure organisation.

Voilà une chose qui est absolument nécessaire avant de pouvoir réaliser des économies dans le Service civil. Vous ne pouvez pas réorganiser un service, simplement en faisant comparaître devant vous un groupe de fonctionnaires accompagnés de leurs sous-ministres. Il faut d'abord faire une enquête. On en a fait une sur les départements du Revenu de l'Intérieur et des Douanes avec exactement les mêmes résultats. Les chefs de service du département des Douanes eurent des entrevues avec nos spécialistes et se tinrent continuellement en rapport avec le comité. Tout le monde se mit d'accord sur le mode d'organisation qui, si il avait été mis en pratique, aurait permis d'épargner près d'un million de piastres dans l'administration de ces deux départements: les Douanes, et le Revenu de l'Intérieur. On avait commencé l'enquête sur d'autres services; celle de l'Imprimerie fut achevée. Dans le département des Postes et dans celui des Douanes, la réorganisation était assez avancée, puis nous sommes partis et notre comité devint une chose du passé. Qu'a-t-on fait depuis? Je l'ignore. Mais, d'après ma longue expérience dans l'administration, d'après mes observations et mes travaux, je suis absolument convaincu que si l'on organisait les services administratifs suivant les méthodes commerciales modernes, ayant en vue seulement l'efficacité et l'économie, on pourrait épargner des millions de piastres; le service serait meilleur et dans l'ensemble l'esprit de corps chez les employés s'améliorerait sensiblement.

Voilà les suggestions que je désirais présenter. J'estime que tant que nous nous contenterons de parler d'économies d'une façon générale, nous n'arriverons à aucun résultat. Tant que nous n'aurons pas un but vers lequel nous tendrons nos efforts, et que nous ne viserons pas des objectifs déterminés, nous ne ferons guère d'économies. C'est pourquoi j'indique au Sénat ces différents points—et je pourrais en indiquer bien d'autres—comme étant autant d'objectifs qu'il serait très avantageux de viser.

J'aborde maintenant une autre question: c'est un défaut qui a existé sous les gouvernements à venir jusqu'à nos jours. De temps en temps on s'efforce de le corriger. Depuis quarante ans les dépenses des différents ministères du gouvernement fédéral en Canada n'ont jamais été véritablement contrôlées. Cela n'a jamais été du ressort du ministère des Finances et le contrôle qu'a exercé le service de vérification sur les crédits votés n'a jamais été efficace. C'est une chose excessivement importante. D'après moi, il faut que ce contrôle soit logique, irrésistible et constant; pour cela il faut continuellement et régulièrement de l'énergie. Comment peut-on contrôler les dépenses d'un pays aussi vaste que celui-ci, lorsque les vérifications sont faites des mois et quelquefois une année après que les sommes ont été déboursées? Ce qu'il faut c'est une vérification préalable. Cela ne fait aucun doute, c'est le seul moyen efficace. On peut le faire et le faire bien. Avec l'autre système, la vérification s'effectue après que la faute a été commise, après que la dépense a été faite à tort ou qu'un crédit a été employé à un objet différent de celui auquel le Parlement le destinait. Alors on est en face du fait accompli et tout ce qu'on peut faire, c'est de se plaindre et de grogner. C'est en cela que consiste largement la besogne de l'auditeur général, et ces plaintes forment l'immense rapport que nous connaissons sous le nom de volumes 1, 2 et 3 du rapport de l'auditeur général. Pour réaliser de grosses économies, on a absolument besoin d'un contrôle financier efficace, régulier et continu de la part des départements des Finances et de l'auditeur général?

L'honorable M. BELCOURT: Puis-je demander à mon honorable collègue s'il a jamais essayé de vérifier jusqu'à quel point les dépenses annuelles dépassent les crédits votés par le Parlement? L'a-t-il fait pendant un certain nombre d'années?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Mon honorable collègue trouvera toujours les résultats dans le rapport de l'auditeur général. Il y verra ce qui a été dépensé en moins et en plus. Certains départements n'épuisent pas tous leurs crédits, d'autres les dépassent. On fait le total, mais seulement après que les dépenses qui n'auraient pas du être faites l'ont été.

L'honorable M. BELCOURT: Ce que je voulais savoir de mon honorable collègue, c'est s'il a jamais essayé depuis un certain nombre d'années de calculer l'excédent des dépenses sur les crédits votés.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Oh oui, la chose a été faite chaque année

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable collègue peut-il me citer les chiffres?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Le ministre des Finances sait à la fin de l'année ce qui a été dépensé d'après les comptes qui lui sont présentés.

L'honorable M. BELCOURT: Mais l'honorable sénateur peut-il nous dire à combien cela s'est élevé depuis un certain nombre d'années?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je ne le peux pas. Quelquefois cela se chiffre à des millions. Je pense réellement que parfois l'excédent doit représenter des millions.

Il y a autre chose. N'importe quel membre d'un cabinet qui a traversé la lente période de l'examen des crédits demandés chaque année dans les estimations budgétaires sait combien rudimentaire et peu satisfaisant est le contrôle exercé sur les premiers crédits demandés à la Chambre des Communes. Comment cela se passe-t-il? Voici l'explication: Un député cherche de tous côtés ce qui pourrait bien rendre service à son comté et en même temps ce qui pourrait rehausser son prestige et sa renommée politique. Il vient trouver le ministre et lui remet une liste de ce qu'il désire. Cette liste contient toujours plus que ce qu'il n'a l'espoir d'obtenir, et toujours plus aussi que le ministre des Finances peut lui laisser espérer. Mais celui qui est ministre des Finances est obligé d'en passer par là. Je suis, disons, le ministre de la Marine et des Pêcheries et vous venez me trouver en disant: Vous voulez faire inclure cela dans les demandes de crédits? Oui. Très bien, je ne peux pas vous promettre qu'on fera ceci ou cela, mais je vais demander les crédits: tout dépend du ministre des Finances; c'est lui le tyran, l'homme qui manie la hache. On est enclin à insérer la demande dans les estimations budgétaires et à essayer de la faire passer, laissant au ministre des Finances le soin d'émonder.

Penser qu'en jetant devant le conseil des ministres toutes les estimations budgétaires des différents départements quatre ou cinq semaines avant la réunion du Parlement, le conseil va pouvoir juger à leur mérite des millions de demandes de crédits, c'est vouloir trop demander à la nature humaine. C'est impossible. D'où vient la difficulté? Elle vient de ce que les demandes de crédits sont insérées dans le budget, parce qu'elles sont réclamées par des groupes et des particuliers, souvent bien intentionnées, sans être suffisamment examinées. Ni le département ni le cabinet ne savent sur quoi se baser pour les refuser ou les accorder. Voilà la première difficulté. Conséquemment, il n'y a pas cette surveillance qui ferait qu'aucune dépense n'aurait lieu sans être absolument dans l'intérêt public. L'intérêt public devrait être le seul motif des crédits demandés et accordés. Malheureusement, cela n'arrive qu'une fois sur dix.

Les Etats-Unis suivent depuis deux ans une politique due à l'initiative du président Harding. Non seulement on exerçait une surveillance assez rigide sur les demandes de crédits, mais après que les deux Chambres avaient voté les crédits, M. Harding ou ses chef de service surveillaient les dépenses faites par les départements. M. Harding, en vertu de ses pouvoirs de président a nommé un contrôleur des crédits lui disant: Voilà les crédits; ils ont été votés par les deux Chambres du Congrès, mais il est de votre devoir d'examiner chacun d'eux et de supprimer tous ceux dont, selon vous, l'on peut se dispenser. L'an dernier et l'année précédente le contrôleur à Washington a supprimé 300 à 400 millions de dollars de crédits qui avaient été effectivement votés par les deux Chambres du Congrès, et dans un cas seulement concernant le service naval, le président a refusé de donner suite à sa recommandation. Dans ce cas-là, on fit des concessions de part et d'autre.

Donc, d'une manière ou d'une autre, on devrait surveiller d'abord ce qui est demandé en fait de crédits, ensuite l'emploi des crédits votés. Cette surveillance n'existe pas chez nous. Il n'y a aucun comité qui se charge de la chose comme on le fait en Grande-Bretagne, qui examine et coupe là où il faut. Nous n'avons pas de contrôleur comme en ont les Etats-Unis. Je ne sais pas ce qu'il y a de mimeux à faire, mais il est possible de faire quelque chose, et cela nous aiderait considérablement à réaliser des économies.

Je n'en dirai pas plus long à ce sujet. J'ai exposé brièvement la question pour montrer ce qu'il est possible d'accomplir en fait d'économie et de bonne administration.

Il y a un dernier point que je tiens à signaler avant de reprendre mon siège. Le discours du trône fait prévoir des modifications dans notre régime douanier et on devine assez bien quels sont les articles sur lesquels ces modifications ou suppression de droits doivent porter. Je ferai remarquer d'abord que l'époque est mal choisie pour commencer à diminuer la protection douanière qui a été donnée à nos industries. La situation est absolument confuse en Europe. La fluctuation des changes est continuelle. Celui qui aujourd'hui veut importer de France des articles susceptibles de faire concurrence à nos produits, s'aperçoit que son argent vaut quatre fois plus que sa valeur normale en argent français. Voilà un avantage dont n'importe quel commerçant va profiter dans la mesure du possible. Cela peut facilement faire disparaître ou annuler complètement la protection dont jouissent nos industries. Cela s'applique non seulement à la France, mais dans la même mesure à l'Italie, dans une plus large mesure à la Belgique. et à la Pologne, et enfin, suprême degré, à l'Allemagne. Ce sont là autant de difficultés et d'obstacles contre lesquels nos industries doivent lutter et à une pareille époque d'incertitude et de confusion dans les changes, il n'est guère opportun de diminuer la protection qu'ont déjà nos industries.

On parle beaucoup du développement de nos ressources naturelles. C'est une question qu'affectionne le premier ministre, et c'est là-dessus que se basent bien des arguments. En Canada, ce qu'il faut faire, dit-on, c'est développer les ressources naturelles du pays et compter sur elles pour notre prospérité. C'est entendu. Nos ressources naturelles sont notre grande garantie de prospérité et de progrès, présents et futures. Nous devons être très reconnaissants de posséder des ressources naturelles aussi considérables. Développons-les, dites-vous, et basons toute notre prospérité sur ce développement. Mais allez-vous limiter ce développement à un certain point. Allez-vous le suspendre et même l'arrêter complètement? Voilà ce dont on a tenu compte depuis 1878 et dont nous devons tenir compte encore aujourd'hui.

Prenez par exemple nos forêts. Quelles magnifiques ressources elles ont été et sont encore pour le Canada. Développez-les et compter sur elles pour votre prospérité. Mais développez-les jusqu'à quel point? Allez-vous vous contenter d'exporter de simples billes de bois ayant une valeur de tant ou bien des planches qui représentent une plus grande valeur? Allez-vous exporter du bois à pâte d'une valeur déterminée, et vous arrêter là? Ou bien n'est-ce pas le devoir et le droit du Canada de développer régulièrement et progressivement ces ressources jusqu'à ce qu'on ait fait rendre aux produits forestiers le maximum de leur valeur marchande? Alors quand vous vendez vous avez un profit proportionné à la ressource même. Mais il y a autre chose: Chacune des opérations secondaires que subit le bois jusqu'à ce qu'il soit transformé en papier et prêt à être livré à la comsommation représente une industrie qui donne du travail et voilà justement ce qu'il faut retirer de nos ressources naturelles.

Nous sommes tous d'accord pour dire qu'il faut développer nos ressources naturelles. Mais la politique nationale, celle de la protection, ne vise pas seulement un certain degré de développement pour l'arrêter ensuite, mais un développement continu et complet avec les avantages qui en découlent. Aujourd'hui, il semble que le gouvernement veuille faire obstacle à une partie de ce que j'appellerais cette histoire bien discutée et bien établie. Quel était l'objectif des pères de la Confédération? Ils voulaient édifier une nation. Il ne s'agissait pas simplement d'avoir un établissement en Colombie-Anglaise, un autre ailleurs dans le nord-ouest, un dans les provinces centrales et un autre encore dans les Provinces maritimes. Leur perspicacité eut raison d'obstacles sans nom. Ils ne disposaient ni des méthodes ni des moyens qui sont aujourd'hui partout à notre portée, et cependant ils n'ont jamais faibli, ni hésité.

Nous devons faire de ce pays-ci une nation. Pour cela il ne suffit pas d'un acte écrit. Il faut une union pratique. Pour en arriver là on a besoin de transports nationaux et aussi d'un régime douanier national. Ce fut le résultat des difficultés qui surgirent entre 1875 et 1878 et après avoir longuement étudié et discuté la question, le Canada a fini par insérer ces deux articles dans son programme: un système national de transports et un tarif national de protection. Ces deux articles marchent de pair, l'un avec l'autre, et ont fait du Canada ce qu'il est aujourd'hui.

Supposons qu'on n'eût pas lié ces deux politiques de transports nationaux et de tarif national, où serions-nous? Supposons qu'on eût pris les plus courtes lignes de communication, négligeant les lignes transversales, que serait-il arrivé? Quelle serait la situation du Canada comparée avec ce qu'elle est aujourd'hui?

Nous sommes donc revenus à discuter cette même question et il faut la discuter et la régler. A mon avis, il n'y a qu'un seul moyen

de la régler. Il faut de la stabilité quelque part. Le malheur pour le commerce, aujourd'hui, c'est qu'il ne jouit d'aucune stabilité. Nous avons eu une Opposition qui, pendant dix-sept ans, a préconisé un tarif douanier pour des fins de revenu, presque, sinon totalement, le libre-échange, et qui a condamné la protection sous toutes ses formes. L'administration Laurier, cependant a cru bon de renier les promesses que ses membres avaient faites lorsqu'ils étaient dans l'opposition et de continuer la politique d'un tarif protecteur. Puis, nous avons eu les déclarations d'un parti qui se préparait à reprendre le pouvoir. Ce programme de 1919 énonçait certains projets; il créait un impression et une situation dont le capital et le travail avaient à tenir compte, et dont ils ont tenu compte. Ensuite, vient la répudiation de ce programme par ceux-là même qui assistaient à la convention et qui déclarèrent, en proposant les lois, qu'ils n'étaient pas en faveur du programme et qu'ils n'avaient jamais eu l'intention de s'y conformer. Des projets financiers furent présentés qui ne furent pas profitables. Alors le ministre des Finances s'écria: Maintenant, il faut de la stabilité; voilà ce dont le pays a besoin pour sa prosperité commerciale. Malheureusement, le ministre des Finances est aujourd'hui alité. Sir Lomer Gouin, lui aussi, est malade. Les deux contrepoids du cabinet ont disparu, et maintenant on nous donne à entendre qu'on va "faire machine en arrière et revenir au libre-échange ou au tarif minimum".

Cela n'est pas juste pour le capital ou l'ouvrier. La capitaliste ne placera pas son argent dans des conditions semblables. Sous le régime conservateur, le capital et le travail savaient une chose, c'est qu'il avait pour principe la protection, qu'il établirait un régime douanier raisonnable, celui qui est nécessaire pour remettre les industries sur pied. A l'heure actuelle, le capital et le travail n'ont aucune sécurité, et tous les deux en souffrent.

Il y a des gens qui disent que notre population ne diminue pas. J'hésite à parler de ce sujet, mais je dis que quiconque a voyagé au Canada et visité les postes d'immigration des Etats-Unis, l'été et l'automne derniers, n'a pu faire autrement que de voir le nombre de gens qui émigrent du Canada aux Etats-Unis. C'est parce que les conditions y sont meilleures pour le travail, pour le capital et pour le commerce. La dépression commerciale dans notre pays ne permet pas à nos ouvriers d'avoir du travail, ni à nos capitaux de fructifier. Il faut une certaine sécurité sur laquelle on puisse s'appuyer pour faire des affaires.

Voilà quelles sont les remarques que je tenais à faire cet après-midi, et je terminerai par cette pensée: Sommes-nous découragés? Je ne le pense pas; du moins, nous ne devrions pas l'être. Regardons bien en avant de nous et regardons aussi en arrière. Tenons compte de l'histoire. Nous devons faire des sacrifices pour combler les lacunes entre les périodes de prospérité. Je ne peux pas parcourir le pays, voir ses ressources, ses trente années de progrès et penser à l'infinité des ressources qu'il lui reste à développer, sans me dire que tout dépend de notre propre volonté. Mais prenons bien garde en essayant de combler les lacunes d'employer des matériaux insuffisamment forts pour soutenir la charpente nationale, des supports trop faibles pour le poids qu'on leur fera porter. La Colombie-Anglaise, l'Alberta et même la Saskatchewan et le Manitoba deviendront dans un avenir assez rapproché des régions industrielles. On a de bonnes raisons de le croire relativement à l'Alberta et à la Colombie Anglaise. La même difficulté existait autrefois dans les états de l'ouest américain. L'Est était la région industrielle et l'Ouest celle de l'élevage et de l'agriculture. En dépit de cette disparité d'intérêts qui régnait alors, l'ouest central est aujourd'hui un des plus grands centres industriels de tous les Etats-Unis d'Amérique.

Peut-être n'avons nous pas comparativement la même expansion industrielle dans nos provinces de l'ouest central, mais cette expansion et la diversité des intérêts sont forcées de se manifester de chaque côté d'elles. Il faut qu'il en soit ainsi au Canada. Il faut du travail à nos gens, il faut la sécurité pour le capital et cela nous ne pouvons pas l'obtenir à moins d'avoir des industries diverses Dans les circonstances où se trouve l'univers actuellement, alors que tous les pays du monde, sans excepté même la Grande-Bretagne, ont leurs barrières économiques, nous perdons notre avantage en abaissant les nôtres en dessous du niveau qui garantit l'existence de nos industries. C'est surtout le cas en ce qui regarde les Etats-Unis. Sous peu, le président Coolidge proposera d'élever les droits sur le blé à 50 cents et de hausser les droits sur les autres articles agricoles. Supposons que le cultivateur de l'Ouest ne puisse pas fabriquer ses propres instruments; il lui en faudra pourtant bien. Supposons qu'en supprimant les droits de douane au Canada on fasse disparaître nos fabriques, où construira-t-on ces instruments? On les fabriquera aux Etats-Unis; on emploiera pour cela des ouvriers américains et les profits seront pour les capitalistes américains. Les foyers qui se bâtiront seront des foyers américains et ces foyers, de même que la main-d'œuvre viendront des meilleurs élé-

ments de la population canadienne qui auront traversé la frontière dans ce but. Nous ne pouvons pas souffrir que nos artisans nous quittent pour aller édifier d'autres pays. Peu importe le gouvernement au pouvoir, qu'il soit libéral, conservateur ou progressiste, c'est une question qui doit retenir l'attention de ceux qui sont chargés de régler ces problèmes. C'est sur mon honorable ami qui représente ici le gouvernement que je fais retomber, autant que je peux, tout le poids de cette responsabilité, et je lui demande à lui et à son Gouvernement de réfléchir, de regarder et d'écouter avant d'aller trop loin.

L'honorable J. P. B. CASGRAIN: Messieurs, je n'ai que quelques minutes à ma disposition, mais je ne voudrais pas que l'éloquent discours de mon honorable collègue restât absolument sans réponse. Je n'ai pris que quelques notes. Je félicite mon très honorable collègue non seulement de son éloquence qui nous est bien connue, mais aussi de sa bonne mine et de son éternelle jeunesse. Il nous a parlé de ce qui s'est passé il y a trente ou quarante ans, de ce qu'ont fait les gouvernements dont il était lui-même un membre actif et éminent, mais si l'on en juge par son apparence, on penserait qu'il ne fait qu'entrer dans la vie publique.

Mon très honorable collègue nous a longuement entretenu de la dette du Canada. Il a été très modeste en l'évaluant à $2,400,000,000. En sa qualité d'ex-ministre des Finances il doit savoir que c'est très peu. Le Canada doit beaucoup plus que cela, si l'on tient compte de toutes les obligations de chemins de fer qu'on a garanties. Je n'ai pas le chiffre exact, mais je crois que si on en faisait le total on n'arriverait pas loin de $1,600,000,000. Donc, à mon humble avis le chiffre cité par le très honorable sénateur ne représente pas la dette telle qu'elle est réellement, et celle-ci s'élève à $4,000,000,000.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Cela donne encore plus de force à mon raisonnement.

L'honorable M. CASGRAIN: Je ne dis pas le contraire. Cela montre aussi dans quelle terrible situation nos honorables collègues et leurs amis nous ont laissés. Le très honorable sénateur nous dit lui-même que lorsqu'ils ont pris la direction des affaires publiques, la dette s'élevait à 236 millions. Elle avait diminué, car je me rappelle qu'à un moment donné, sous le ministère Laurier, elle avait atteint 300 millions. Mais mon très honorable collègue et ses amis l'ont augmentée et aujourd'hui nous avons à faire face à une dette

non pas dix fois, mais douze et quinze fois supérieure par habitant à ce qu'elle était à l'époque prospère de sir Wilfrid Laurier.

Le très honorable sénateur nous a dit comment on pouvait diminuer les dépenses, comment les services pouvaient être fusionnés. Je suis d'accord avec lui. Mais il ne nous a pas dit que lui et ses amis avaient non pas 17 portefeuilles, mais 20 ou 22, je crois, dont un ministère d'outre-mer à Londres, en Angleterre. Néanmoins, je crois qu'il serait bon de fusionner certains départements. Prenez celui du Commerce et de l'Industrie par exemple. Mon très honorable collègue a eu ce portefeuille pendant longtemps, et en même temps il se promenait d'un bout à l'autre de l'univers. Il devrait avoir bien peu d'occupations à Ottawa pour pouvoir faire un si long voyage.

Toutefois, mon très honorable collègue devrait être heureux d'apprendre qu'en dépit de la terrible situation que nous avaient léguée les gouvernements précédents, le budget va être équilibré. J'avoue que, personnellement, je suis assez sceptique à ce sujet. Cependant c'est la déclaration qui a été faite. Eh bien, même la nouvelle d'un budget équilibré fait plaisir. C'est le rayon de soleil à travers les nuages. Ce que je ne peux comprendre, c'est comment on va effectuer cet équilibre. S'il s'agit d'une simple question de comptabilité, la chose est assez facile; mais les chemins de fer et transports vont exiger de grosses dépenses, à compte du capital.

Mon très honorable collègue a parlé d'un réseau national de transport et de la politique dite nationale? La politique nationale a été en vigueur de 1878 jusqu'à l'entrée en fonctions de sir Wilfrid Laurier et même quelques années après cela. Pourtant, pour me servir des paroles du fameux Edward Blake, nous avions un nord-ouest vide, une caisse vide et les habitants quittaient le pays en plus grand nombre qu'aujourd'hui. Tout cela s'était fait sous l'empire de la politique nationale. Cependant la politique nationale peut avoir du bon. Personnellement—je le dis ouvertement et peu m'importe qu'on le sache—je suis protectionniste. Je suis d'accord avec mon très honorable ami pour dire que tous nos produits devraient être fabriqués et finis dans le pays même. Je n'ai pas honte de le dire. Le Canada est un pays de liberté et on peut certainement être bon libéral tout en étant fervent protectionniste.

L'honorable M. MURPHY: Non, on ne le peut pas.

L'honorable M. CASGRAIN: Dans le parti libéral, chacun a droit à sa propre opinion. Ce n'est pas comme le parti tory dans lequel

tout le monde doit suivre, sous peine d'avoir la vie dure. Nous sommes le parti de la liberté et chaque libéral a le droit d'avoir ses idées à lui.

Le très honorable sénateur est devenu très éloquent quand il a parlé de nos ressources naturelles; les forêts, le bois de construction, le bois à papier. S'il voulait bien jeter un regard vers la province de Québec, il s'apercevrait que nous faisons justement ce qu'il préconise. Nous fabriquons de la pâte de bois et nous vendons du papier. Pendant longtemps, la province de Québec a effectivement interdit l'exportation de matières brutes provenant des terres domaniales. Je suis heureux de dire que je fus un des premiers qui allèrent trouver sir Lomer Gouin, en compagnie de sir William Van Horne. Je dois dire qu'à cette époque il n'était pas très en faveur du projet, mais il le devint plus tard et aujourd'hui nous avons le produit fini. Je voudrais que partout la matière première produite ici fût fabriquée au pays.

Mon très honorable collègue a discuté longuement la question d'économie, mais il semble avoir abandonné un de ses sujets favoris sur lequel il a parlé de Halifax jusqu'à Vancouver: j'ai nommé la Société des nations. C'est là où nous pourrions faire des économies. La Société des nations nous coûte presque $200,000 par année, soit environ $400 par jour et qu'en retirons-nous? Nos gens seraient-ils plus pauvres si nous gardions cet argent chez nous? Ne pourrions-nous pas en faire un meilleur usage? Nous voyons là une dépense de $200 par jour. Pour qui? Pour un socialiste notoire, M. Albert Thomas. Il dépense l'argent du Canada. Pourquoi? Pour faire de la propagande socialiste. On parle du nombre de départements, mais combien? M. Thomas en a-t-il sous sa haute direction? Combien de sténographes? Cent dix-neuf. Et quels appointements! Voilà un service dans lequel mon très honorable collègue aurait pu réclamer des économies dont personne ne souffrirait, parce que, comme je l'ai dit déjà maintes fois, nous n'avons pas plus le droit de faire partie de la Société des nations que nous n'en avions à participer à la Conférence de Washington.

Dans un des rapports mensuels de l'Association parlementaire de l'empire, il est dit qu'à la Conférence de Washington, où nous avions des représentants, il n'y avait qu'une seule voix pour tout l'empire britannique, bien que dans la Société des nations chaque Dominion vote comme bon lui semble et que l'empire britannique ait six voix à Genève. Ce même rapport raconte aussi qu'on demanda à quelqu'un—je crois que c'était à M. Downie Stewart—de dire ce qui se serait passé, d'après lui, si, à Washington, un des dominions avait refusé d'acquiescer à la décision de la délégation anglaise. Remarquez bien, messieurs, que les lettres de créance des plénipotentiaires anglais n'étaient pas les mêmes que celles des délégués du Canada. Supposons qu'il y eût eu une divergence d'opinion entre les délégués du Dominion et les plénipotentiaires de Grande-Bretagne, que serait-il arrivé? A cette question, l'on a répondu que les plénipotentiaires de la Grande-Bretagne auraient signé le traité qui aurait été valable pour tout l'empire.

Puisque nous sommes sur le sujet de l'économie, qu'on me permette de signaler une économie qu'on pourrait encore faire cette année. Tous les ans nous votons $60,000 pour un ambassadeur à Wasington, lequel ambassadeur n'a pas encore été nommé.

J'ai trouvé une autre chose dans ce document de l'Association parlementaire de l'empire et j'aimerais à la citer, car j'ai souvent parlé dans le même sens et je suis heureux de trouver quelqu'un, apparemment haut placé, qui partage mon opinion;

> Si sur une question quelconque un conflit s'élevait, on ne pourrait émettre aucune politique générale. Une difficulté exactement semblable s'élèverait si le Canada persistait à réclamer le droit de se faire représenter séparément par son ambassadeur en Amérique ou ailleurs.

Il y a cinq ou six dominions et il y a le gouvernement métropolitain. Advenant un conflit, que ferait notre pauvre souverain, le roi Georges? Le Canada donnerait son avis, le premier ministre Massey de Nouvelle-Zélande un autre, et le premier ministre Bruce d'Australie un troisième. M. Smuts a déclaré que l'Afrique du sud ira en guerre quand bon lui semblera. Je recommande à mes honorables collègues de lire ce rapport. M. Smuts, dis-je, a déclaré que l'Afrique du sud fera la guerre quand elle sera disposée, et fera la paix quand elle le voudra bien. Il y a des gens au Canada qui diront que notre pays peut en faire autant, que le Canada n'est pas nécessairement en état de guerre lorsque la Grande-Bretagne l'est. J'ai lu l'article suivant dans un journal de Montréal, l'été dernier:

> Supposons qu'il y ait un navire canadien dans un port allemand, disons Hambourg ou Brême. Les Allemands arrivent et s'en emparent, le capitaine dit: Arrêtez, c'est un navire canadien et nous ne sommes pas en état de guerre. Les Allemands diront: Comment cela? Nous sommes en guerre avec l'Angleterre. Oh, oui, répondra le capitaine, mais Mackenzie King a déclaré à Ottawa que le Canada n'est pas en guerre. Les Allemands répondront: Qui est Mackenzie King? Et ils s'empareraient quand même du navire.

Je regrette, messieurs, que mon temps soit si limité, mais je voudrais dire quelques mots de la préférence douanière britannique. Mon très honorable collègue n'en a pas fait mention en parlant des fluctuations du change et

de la dévalorisation des devises étrangères. La préférence douanière britannique est un facteur très important. Vous seriez surpris d'apprendre, messieurs, si vous ne le savez pas déjà, quelle est la situation à Bradford et à d'autres endroits en Angleterre où l'on fabrique des lainages. Les marchands qui sont installés dans nos principales rues vont de Montréal en Angleterre, et ils le font depuis leur entrée dans le commerce, dans le but d'y acheter des marchandises, et quelles marchandises? Ces articles ne sont pas fabriqués en Angleterre, disent-ils. On leur répond: Non. Où sont-ils fabriqués? En France. On trouve les draps français dans les ateliers de nos meilleurs tailleurs à Montréal. On n'avait point vu cela auparavant. Pourquoi le voit-on aujourd'hui? A cause de la dévalorisation du franc. On demande aux fabricants: Pourquoi n'en fabriquez-vous pas ici; vos fabriques de tissus en Angleterre ne travaillent pas? Ils vous répondent: Nous pouvons acheter les marchandises en France et vous les revendre à meilleur marché que si nous les fabriquions nous-mêmes.

Vous vous demandez, messieurs, ce que cela peut avoir à faire avec la préférence douanière. Voici l'explication. Beaucoup de ces draps ne sont pas finis. Je les ai vus moi-même. Il en vient à Saint-Jean dans la province de Québec, où il y a maintenant une fabrique, et vu l'état dans lequel ils arrivent ils doivent coûter bien peu. Là on les finit. C'est la même chose pour les gants. Nous avons des fabriques de gants. Je regrette de dire que la plupart de celles que nous avions à Montréal sont maintenant fermées. Pourquoi? Parce qu'on importe des gants d'Allemagne, de France et d'Italie à meilleur marché qu'on ne peut se les procurer en Canada et en Angleterre, oui, même en Angleterre libre-échangiste. Un gros commerçant en gants de Montréal était allé outre-mer pour acheter sa provision habituelle. Voyant les gants qu'on lui montrait il dit: Ce ne sont pas des gants anglais, et nous voulons des gants de marque Dent. On lui répondit: Nous ne les avons pas, nous ne les fabriquons pas.—Pourquoi?—Parce que nous pouvons vous vendre ces gants-ci à un prix moindre que celui qu'il nous faudrait payer la peau.

Nos amis les cultivateurs de l'Ouest insistent beaucoup sur cette préférence britannique. Ils ne savent pas que cela leur fait du tort. Prenez les peaux, par exemple. Il y a des cordonniers et des corroyeurs qui chôment actuellement à Montréal. Pour quelle raison? Parce qu'on importe en Angleterre des peaux du continent européen où les devises sont dépréciées et ce cuir sert à faire des chaussures qui sont expédiées en Canada comme chaussures anglaises et qui se vendent à meilleur marché que celles fabriquées chez nous. Il résulte que nos ouvriers chôment, alors qu'ils devraient être occupés à fabriquer des chaussures pour le commerce canadien. Voilà l'un des résultats de la préférence.

Depuis vingt-cinq ans l'Angleterre jouit chez nous d'une préférence douanière. Lorsque Laurier a dit: Nous ne vous demandons rien en retour, c'étaient là les paroles d'un Français chevaleresque. S'il avait été Ecossais, il aurait demandé: Que donnerez-vous? Mais il s'est contenté de dire: Non, nous ne vous demandons rien en échange. Il espérait quelque chose et jamais homme en Canada ne fut plus désappointé que sir Wilfrid Laurier à ce sujet, lorsqu'il s'aperçut que les années passaient sans qu'aucune récompense, aucune préférence nous fût accordée. Au contraire, la Grande-Bretagne a interdit l'entrée de nos bestiaux pendant 35 ans. Maintenant que l'interdiction a été levée, elle met toutes sortes de bâtons dans les roues. Le Canada a exporté un assez grand nombre de bestiaux en Angleterre il y a deux ans, mais l'an dernier devant les obstacles de toutes sortes, les expéditions ont été réduites à presque rien.

Pour ce qui est de la préférence britannique, laissons les habitants de la Grande-Bretagne se débrouiller; je ne leur reproche rien. Mais le Canada doit aussi penser à lui et devrait dire comme ont dit M. Massey, de la Nouvelle-Zélande et M. Bruce, d'Australie: "Si vous ne voulez pas nous donner de préférence, il y en a d'autres qui nous la donneront, et nous pouvons faire des arrangements avec eux". Je crois que ce serait une très bonne chose pour le Canada. Le pays a besoin de revenus. Les droits de douane sur les marchandises importées seraient plus élevées; cela augmenterait nos revenus, serait une protection pour nos artisans et aussi une très bonne affaire pour les agriculteurs qui ont des peaux à vendre. Il serait en même temps très avantageux pour les cultivateurs de jouir d'une certaine protection pour leur blé. Et pourquoi pas?

L'honorable M. BENNETT: Venez de notre côté.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous sommes les enfants de la Grande-Bretagne. Nous avons fait beaucoup de sacrifices pour le peuple anglais. Nous nous sommes battus pour lui pendant la guerre. J'avais trois fils là-bas. Pourquoi donc ne nous accorderait-il pas un

régime privilégié? Aujourd'hui, sur le marché anglais, le Canada est traité comme n'importe quel autre pays, même l'étranger. Les Allemands sont sur le même pied que nous. Pourquoi ne pas nous accorder une petite préférence? Une préférence même légère sur le blé aurait une grosse importance pour nos cultivateurs du Nord-Ouest, et pourtant cela n'augmenterait que très, très peu le prix du pain en Angleterre. Je l'ai calculé et je sais que la différence serait infinitésimale.

J'ai regretté infiniment de voir M. Baldwin se lancer dans sa politique de protection sans que le peuple ait été préparé. Il avait vu, par exemple, l'industrie de l'automobile prendre de l'expansion en Angleterre. On a frappé les automobiles d'un droit énorme, formidable, un tiers de la valeur, je crois. Qu'est-ce qui en résulta? Henry Ford alla là-bas et fit construire une immense usine en Angleterre où travaillent des ouvriers bien rétribués; la région qui approvisionne ces ouvriers d'aliments et de vêtements est prospère, de même que l'agriculture.

Mon très honorable collègue a parlé longuement des impôts. Les impôts sont une chose terrible, mais qui est-ce que les paye? J'ai pris la peine d'étudier la chose et j'ai trouvé, comme toujours, que ma pauvre province de Québec est celle qui est la plus durement frappée. Elle a été la vache à lait de la Confédération depuis que la Confédération existe et elle l'est encore. En impôts sur les revenus, la province de Québec paye $9 par habitant; l'Ontario, $8.25; le Manitoba, $7, ce qui est beaucoup pour une province de l'ouest; la Colombie-Anglaise, un peu moins que $7; l'Alberta, $2.70 ou un peu moins. Quant à la Saskatchewan, d'après ce que nous entendons dire, c'est une province très riche. Le premier ministre Dunning a déclaré: "J'ai un excédent d'un million de piastres; qu'allons-nous en faire?" Il a été très offensé, d'après le *Star*, quand on lui a répondu: Payez vos dettes, ce que vous devez sur les garanties que vous avez données pour les chemins de fer. Car, qui paye ses dettes s'enrichit. Or, la Saskatchewan paye $2 par habitant, quand Québec paye $9. Je regrette que l'honorable sénateur de l'Ile du Prince-Edouard ne soit pas ici. Il serait offensé d'apprendre que sa province paye exactement $1 par habitant. Il y a 88,000 habitants dans l'Ile du Prince-Edouard et ils versent exactement $88,000, soit $1 chacun. Cette province est un mauvais placement pour le Canada. Dans tous les cas, le total s'élève exactement à $50,711,759. Or, bien que Québec, comme je l'ai dit, soit la province qui paye le plus par habitant, comment la traite-t-on? Sur le nombre de lignes de chemin de fer construites à même les fonds publics, combien en a-t-elle eues pour sa part? Nous avons environ un cinquième des lignes que possède la Saskatchewan. Les chemins de fer ne semblent donc pas amener la prospérité. Voilà la Saskatchewan avec cinq fois plus de voies ferrées que la province de Québec, en proportion du nombre d'habitants, et qui ne contribue que $1 par habitant en impôts sur les revenus, tandis que l'autre province en paye quatre fois et demie de plus. La Saskatchewan doit certainement avoir trop de lignes de chemin de fer. C'est cela qui lui fait du tort.

L'honorable M. WATSON: Vous avez les terminus à Montréal.

L'honorable J. H. ROSS: Que font les cultivateurs?

L'honorable M. CASGRAIN: Ils font leur part.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Transportez vos grandes compagnies dans l'Ontario ou dans l'Alberta et ces provinces paieront tout autant.

L'honorable M. CASGRAIN: Notre très honorable collègue nous a raconté comment, après une enquête sur différents départements, il avait pu réaliser une économie de plusieurs millions. Le cabinet dont il faisait partie avait bien débuté et avait réussi à faire des économies dans certains départements. Je suppose qu'ils souffraient d'un remords de conscience; ayant dépensé trop, ils avaient décidé de dépenser moins. Mais leur œuvre était inachevée lorsque le peuple s'est choisi d'autres administrateurs et depuis l'entrée en fonctions du nouveau gouvernement, on a remercié 2,700 employés.

L'honorable M. STANFIELD: Si on a remercié tant d'employés, comment se fait-il que les locaux soient trop petits?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pourquoi loue-t-on de nouveaux immeubles?

L'honorable M. STANFIELD: Il y a quelques mois on a loué trois étages dans l'édifice Jackson.

L'honorable M. CASGRAIN: Je ne peux pas répondre à cela. Dans tous les cas, l'ancien gouvernement a dû se trouver pas mal à l'étroit, car dès son entrée en fonctions, il a remercié 11,000 libéraux pour engager 22,000 de ses amis. Il n'est pas surprenant qu'il ait fallu agrandir les locaux.

Je regrette beaucoup, messieurs, de ne pas avoir le temps de continuer. J'aurais pu aller plus loin, mais comme je dois prendre le train, je suis forcé d'abréger mes remar-

ques. Le très honorable sénateur a rappelé les conditions qui existaient il y a trente ans. Je lisais l'autre jour une revue dépeignant la situation en Canada il y a vingt ans passés—ce qu'il importait et ce qu'il exportait—et j'ai été surpris du merveilleux progrès que nous avons fait dans ces vingt années. Je n'étais pas un pessimiste, mais je n'espérais pas la moitié des progrès que nous avons faits. Je crois que le Canada saura se tirer de ses difficultés et je souhaite qu'on puisse d'une façon ou d'une autre alléger notre fardeau. L'avenir s'annonce bien. D'après ce que nous entendons dire, en secret ou autrement, les affaires des chemins de fer nationaux ne sont pas mauvaises. Je suis agréablement surpris de voir les progrès de ces voies ferrées. Ce réseau va si bien qu'il commence, je crois, à causer une certaine inquiétude à son rival le Pacifique-Canadien. J'ai entendu des représentants du Pacifique-Canadien se plaindre de la concurrence injuste que leur fait le réseau national. Or je sais que lorsque quelqu'un commence à se plaindre qu'on lui fait du tort, c'est qu'il n'a pas le dessus. Quand les gens commencent à geindre, cela prouve que leur affaire ne marche pas bien. Toutefois, il y a une chose dont il faut bien tenir compte, c'est que les deux réseaux ne peuvent pas exister ensemble bien longtemps. On ne peut pas avoir à la fois des chemins de fer nationaux et des chemins de fer particuliers. Par conséquent, si la nationalisation réussit, le Pacifique-Canadien devra rejoindre le reste, et alors tout sera nationalisé.

La séance est suspendue à 6 heures.

Reprise de la séance

Le Sénat reprend sa séance à huit heures.

L'honorable R. H. POPE: Honorables messieurs, je crois qu'il est d'usage que tous ceux qui prennent la parole en pareille occasion, adressent leurs félicitations ou leurs sympathies au proposeur de l'adresse ainsi qu'à celui qui l'a appuyé. Nous nous connaissons si bien, le proposeur (l'hon. M. Pardee), et moi, que je crois préférable de ne rien dire de lui, de peur qu'il n'en dise autant de moi. Toutefois, je ne suis nullement désappointé de la manière dont il s'est acquitté de sa tâche en cette occasion. L'honorable M. Côté qui l'a appuyé, m'est complètement inconnu, mais je le félicite, comme je me félicite moi-même d'avoir eu la bonne fortune de se faire nommer au Sénat pour jusqu'à la mort et un jour de plus.

Je suppose que le discours du Trône devrait représenter quelque peu les intentions du gouvernement actuel. Il est d'usage je crois, quelles que soient les difficultés du moment ou la position plus ou moins critique du pays, de se féliciter et d'adresser des actions de grâce pour la prospérité qui nous entoure. Je suis heureux de constater que le gouvernement n'y a pas manqué, car autrement nous n'aurions jamais connu cette prospérité dont nous jouissons et que tous apprécient en ce pays. C'eût été une injustice à notre égard que de ne pas mettre dans la bouche de Son Excellence, le Gouverneur général quelques paroles de consolation qui nous apportent un encouragement spirituel sinon matériel. Je dis avec Son Excellence que je suis heureux que la situation ne soit pas pire qu'elle est. Je suis convaincu qu'elle sera heureuse d'apprendre qu'Elle a ma sympathie et mon appui sur cette question.

Mes honorables collègues de ce côté de la Chambre et spécialement mon leader (l'hon. sir James Lougheed), qui ont parlé en réponse au discours du Trône, ont dépeint la nouvelle forme de gouvernement. Je n'attaquerai pas cette question, honorables messieurs. Je m'adresserai à ceux qui aujourd'hui gouvernent d'après les institutions constitutionnelles qui nous régissent. Que ces institutions soient ou ne soient pas les meilleures, peu importe, nous les avons, et si les intérêts du public n'ont pas toujours été sauvegardés, le gouvernement actuel en est responsable.

Sans vouloir être partisan à l'extrême (j'avoue cependant que je suis partisan) mes remarques seront dirigées vers le gouvernement actuellement au pouvoir. Il peut y avoir quelques bonnes idées à suivre dans ce que je vais dire, toutefois elles ne sont pas miennes; elles viennent de ceux qui m'ont précédé. Je dis cela parce que nous ne sommes pas réellement dans une période nouvelle; c'est pourquoi il n'y a aucune raison pour que nous ne nous guidions pas sur ce qui a été fait dans le passé, et il n'est pas nécessaire d'émettre de nouvelles idées plus ou moins originales pour résoudre les problèmes actuels. Le Canada se trouvait dans la même position après la guerre des Etats-Unis, mais elle n'était pas alors aussi critique. Les moyens de transport par terre et par eau n'étaient pas aussi perfectionnés qu'aujourd'hui, par conséquent notre marché n'était pas ouvert à la concurrence comme il l'est aujourd'hui. Je crois que tout homme qui se représente les conditions dans lesquelles se trouvait le pays en 1878, et lit les résultats des élections à cette époque, comprend que le peuple canadien a été très sage alors de favoriser une politique nationale pour se protéger ainsi que ses industries. S'il a agi sagement en 1878, il ne faut pas avoir beaucoup d'esprit de pénétration pour voir ce qu'il serait sage de faire aujourd'hui. La dépréciation de la monnaie, le prix peu élevé de la main-d'œuvre, la ruine de l'Europe à la suite

de la dernière guerre, ont exposé notre marché, au point de vue de l'agriculture ou de l'industrie, à une concurrence à laquelle il ne peut survivre avec un système ordinaire de protection.

Le leader du gouvernement, au cours de ses remarques sur ce sujet, a essayé de prouver, pour sa satisfaction personnelle et son propre soulagement, qu'il imitait jusqu'à un certain point le tarif de ses prédécesseurs. L'imitation est la caractéristique du parti libéral. Il n'a jamais fait autre chose; il n'a aucune initiative. Nous en avons eu maints exemples dans le passé et j'aurais été désappointé si le ministre des Finances n'avait pas imité sir Thomas White, en s'adressant au peuple lorsqu'il a fallu trouver $100,000,000. Au lieu de s'adresser à l'étranger et mettre en circulation dans notre pays cet argent dont nous avons un si grand besoin, le parti libéral a préféré s'en tenir à cet esprit d'imitation qui reprend toujours le dessus chez lui.

Ensuite il a encore imité ou essayé d'imiter le tarif d'avant-guerre, qui d'après mon opinion n'a jamais été assez élevé. Quelques honorables sénateurs peuvent différer d'opinion avec moi sur ce point, car je suis protectionniste à outrance et je crois à un tarif élevé dans un pays jeune encore. Je crois que pour encourager le capital à venir ici, il nous faut un haut tarif et non pas un faible revenu ou le libre-échange. Je ne crois pas que vous puissiez atteindre ce degré de prospérité que sans doute vous désirez tous pour le pays, avec un degré minimum de protection. Si j'avais à juger nos amis des Etats-Unis, je dirais qu'ils sont très sages. Ils ont développé leur pays d'une façon merveilleuse. Ils ont une population de 100,000,000 tandis que la nôtre est de 9,000,000; ils ont des relations commerciales très étendues; mais si j'étais libre d'agir à ma guise, je leur dirais, pour leur bien, que notre échelle de tarif doit suivre la leur; dent pour dent, œil pour œil. Nous habitons le même continent qu'eux, nous en avons chacun la moitié et permettez-moi d'ajouter que nous possédons la plus grande moitié et à mon avis, la meilleure des deux; du moins je le crois sincèrement. Nous avons un dur climat qui rend le peuple vigoureux, et non pas un climat tropical qui l'affaiblit. Si vous voulez une preuve de ce que j'avance, voyez avec quel empressement les Américains semparent de nos jeunes gens et leur confient des postes de confiance dans le commerce. Parlons maintenant des ressources minérales du pays. Je crois que rien ne peut y être comparé, mais il me semble que les gouvernements n'en comprennent pas toute la valeur. Pour chaque acre de terre arable, nous possédons plusieurs acres de minerais, forêts ou pêcheries. Vous admettrez avec moi, honorables messieurs, que nous n'avons pas toujours adopté une attitude foncièrement canadienne dans l'emploi de nos ressources naturelles; qu'il s'agisse de l'asbeste, du cuivre, du nickel ou d'autre chose.

Chaque fois que nous avons jugé à propos d'extraire des minéraux ou de dépeupler nos forêts; ce que la nature avait mis des siècles à produire, nous n'avons pas adopté un moyen propre à encourager le développement industriel. Notre nickel est parti; et d'autre pays en ont profité; et l'on pourrait en dire autant de notre asbeste et du produit de nos forêts. Suivant mon humble opinion, nous n'avons pas su apprécier la valeur qu'auraient ces ressources de la nature, en les développant et en les manufacturant. Pour cette raison en particulier, et d'autres en général, la partie nord de l'Amérique a une population de 10 millions, tandis que le sud en possède cent dix millions parmi lesquels, je regrette de le dire, il y en a probablement autant qui devraient être Canadiens que nous en avons ici qui le sont. Maintenant, si nous considérons que le résultat de la Grande Guerre nous a imposé une dette de trois milliards, il convient que nous examinions plus à fond la politique à suivre pour rencontrer nos obligations. Et non seulement avons-nous ces obligations nationales qui nous ont été imposées par la Grande Guerre, mais nous avons de plus à réparer la folie du gouvernement Laurier qui a entrepris la construction de deux voies transcontinentales qui, malheureusement pour ce gouvernement, et surtout pour le peuple canadien, n'ont jamais pu rencontrer leurs frais d'exploitation. Ces chemins de fer imposèrent au Canada un fardeau excessivement lourd à une époque où protégeant notre liberté et celle de l'empire auquel nous appartenons, nous avions déjà de la difficulté à prélever les sommes nécessaires pour faire notre part dans la Grande Guerre. Vu les éléments disparates de la présente administration, je suppose que certains individus ne seront pas de mon avis.

Le discours du Trône nous promet une réduction des taxes et un changement dans le tarif. Evidemment il y a eu des changements dans le personnel du gouvernement depuis l'année dernière. Afin d'être bien compris, je citerai les paroles mêmes de l'ancien ministre des Finances qui malheureusement est absent pour cause de santé.

Il y a une pensée à laquelle on n'accorde pas toujours selon moi, toute la considération qu'elle mérite dans les discussions publiques. Je veux parler de la nécessité d'un tarif stable. Les hommes d'affaires n'aiment pas à être continuellement menacés d'un changement de tarif. Il faut leur donner l'assurance d'une tarif stable. Cette question est importante car aucun homme d'affaire ne se risquera dans une entreprise dont le

succès est mis en doute par la menace des changements fréquents dans le tarif. Je crois que le peuple devrait être satisfait du tarif tel qu'il est et l'accepter comme étant aussi juste et raisonnable que possible dans les circonstances et les hommes d'affaires pourraient alors poursuivre leurs entreprises sans la crainte d'être dérangés par d'autres changements.

Honorables messieurs, on comprendra difficilement que ces remarques aient été faites il y a à peine un an par le ministre actuel des Finances et qu'aujourd'hui, dans le discours du trône, on nous annonce des changements de tarif et une revision des droits de douane. Le gouvernement doit supposer que le peuple a la mémoire courte. J'admets que le peuple s'agite et qu'il change son opinion plus rapidement qu'autrefois. L'esprit de coterie qui existait autrefois, tend à disparaître dans un parti comme dans l'autre. C'est toutefois trop demander que de supposer le peuple capable d'oublier les remarques faites il y a un an seulement.

Le tarif d'avant-guerre—vu la dépréciation de la monnaie et la diminution des salaires en Europe—le tarif existant antérieurement à tous les changements causés par la guerre n'est plus une protection suffisante pour les industries et le peuple du Canada. Permettez-moi de vous dire que je ne vois pas une ligne d'encouragement dans ce tarif. Vous ne pouvez pas, même avec le tarif dont nous avons hérité du parti conservateur il y a dix ou douze ans, maintenir les industries et le commerce au Canada et développer le pays. Nous devons être prêts à faire face aux conditions nouvelles telles qu'elles existent.

Nous avons été témoins pendant ces derniers douze mois d'un spectacle qui représentait une perte énorme pour le pays. Je veux parler de l'exode de Canadiens nés au pays. Je remarque dans un rapport publié à Washington que l'on a compté à la frontière américaine 208,000 Canadiens qui ont payé leur $8.00 de taxe d'entrée aux Etats-Unis. Vous admettrez, je crois, honorables messieurs, que si 208,000 individus ont rempli les conditions requises, on peut dire sans exagération que 500,000 Canadiens ont traversé les lignes depuis un an.

Songez aux conséquences qu'il en résulte au point de vue économique. Un enfant né dans ce pays y habite jusqu'à l'âge où il devient utile (de 21 à 30 ans probablement), puis à cet âge, nous le perdons. Songez à ce qu'il nous a coûté pour son éducation, son entretien, les soins qu'on lui a donnés et tout le reste. Songez aux vastes écoles de campagne qui ont été ouvertes dans toutes les provinces du Canada pour l'éducation de gens qui nous quittent ensuite pour aller aux Etats-Unis. Les honorables sénateurs qui ont parlé avant moi, ont traité longuement de la situation économique. Je ne connais rien qui ait autant d'influence sur cette question et sur l'avenir de notre pays que cet exode de nos citoyens. Il est déjà assez regrettable d'amener ici des immigrants venant d'Angleterre ou autres parties de l'Europe (des gens choisis si vous le voulez) et de les perdre ensuite. Ce n'est après tout qu'une question de quelques dollars dépensés pour les faire venir. Nous le regrettons et à juste titre. Mais ce qui est bien autrement déplorable, c'est de voir nos Canadiens, nés au pays, et pour lesquels nous avons fait les sacrifices dont j'ai parlé tout à l'heure quitter leurs familles établies au pays depuis environ un siècle et traverser les lignes.

Notre politique ne leur donne pas les moyens de gagner leur vie dans leur pays d'origine. Permettez-moi de dire au gouvernement qu'il est de son devoir de prêter une oreille attentive à cet appel, non pas comme venant de moi, mais de ceux qui ont quitté ce pays et traversé les lignes pour devenir citoyens des Etats-Unis. Rien ne me touche de plus près. Vous pouvez parler de nos exportations de bestiaux, moutons et autres produits ou de nos importations (questions que je discuterai brièvement dans quelques instants), mais ces questions sont d'une importance minime en comparaison de l'exode de ces gens, pleins de jeunesse et de force, qui quittent le Canada pour un pays étranger. Il y a certainement un défaut quelque part. Ces faits doivent nous impressionner beaucoup plus que les millions de dollars que nous payons en impôts, bien que le fardeau de la taxe soit lourd à porter. Nous devons, honorables messieurs, baisser la tête en signe de honte, en constatant que nous n'avons pas un gouvernement qui veuille faire face à la situation, ou que nous n'avons pas un Gouvernement qui veuille inaugurer une politique nationale énergique nous permettant de garder au pays nos jeunes gens et nos jeunes filles. Pour moi, les chiffres de nos exportations et importations ne signifient rien tandis que cet exode de notre population signifie tout. Je répète au gouvernement du jour ce que je lui disais dans cette Chambre il y a un an: Présentez votre programme; un programme national énergique; soumettez-le au Parlement et s'il le rejette, allez au peuple. Le gouvernement ne m'a pas écouté, mais au contraire, il a mêlé les cartes et nous avons perdu des hommes d'une haute capacité, tels que l'honorable M. Fielding, qui a ruiné sa santé au travail, et sir Lomer Gouin qui a quitté le cabinet pour cause de santé, dit-on. Tout homme adoptant une politique défavorable aux grands centres vitaux

du Canada (du moins ils doivent être de grands centres puisqu'ils sont des centres de richesse) connaît très bien la situation. J'ose dire qu'un monsieur de Montréal qui occupe aujourd'hui un siège du côté du gouvernement, le laissera bientôt pour en occuper un de l'autre côté de la Chambre. D'autres, de toutes les parties du Canada, suivront son exemple. Pourquoi le gouvernement hésite-t-il? Pourquoi retarde-t-il et traite-t-il devant nos yeux avec les soi-disant organisations progressistes de l'Alberta, de la Saskatchewan, d'Ontario ou d'ailleurs? Notre gouvernement va-t-il suivre un programme déterminé ou va-t-il se laisser gouverner par des groupes hétérogènes, par un ramassis d'éléments disparates, et sacrifier les intérêts vitaux du pays pour faire plaisir à un individu quelconque touchant les appointements de ministre de la couronne. Il me semble, honorables messieurs, qu'il est temps que le gouvernement comprenne que le pays subit de lourdes pertes. Nous entendons le premier ministre dire que les Canadiens des Etats-Unis reviennent au pays. Ce n'est pas à moi de juger de l'intelligence du premier ministre, mais si je devais le faire, ses remarques me porteraient à dire qu'il n'a pas les capacités voulues pour remplir le poste important qu'il occupe. Je ne porterai pas ce jugement, mais je dirai au premier ministre du Canada que les gens qui habitent le long des lignes, dans des comtés comme le mien, où l'on voit journellement nos Canadiens passer aux Etats-Unis, sauront bien que ces déclarations sont contraires à la vérité. Honorables messieurs, je ne puis croire, ou même essayer de me convaincre que le premier ministre, lorsqu'il a prononcé ces paroles, ne savait pas qu'il était dans l'erreur. Je pourrais, à l'instar du public, blâmer le gouvernement sur sa conduite passée, mais je ne le ferai pas. Je désire simplement que le chef du gouvernement, au lieu de faire de fausses déclarations au peuple canadien, nous donne un programme national énergique par lequel on conservera et développera les ressources naturelles et les industries de ce pays, et on arrêtera l'exode de notre population. Il y a plusieurs points de vue secondaires dans cette question. On parle de la protection comme d'une taxe imposée à la majorité du peuple au profit de quelques-uns. Je ne suis pas de cet avis. Suivant moi, c'est l'égalisation des conditions. Les conditions que nous devons égaliser au Canada sont: la situation de l'échange, le coût de la main-d'œuvre à l'étranger et la concurrence sous toutes ses formes. C'est ce nivellement dans le commerce qui nous permet, vous et moi de faire des importations. Quant au soi-disant libre-échangiste, je ne vois pas avec qui le Canada pratiquera son libre-échange, car tous les pays du monde, sauf le nôtre et la Grande-Bretagne, ont un tarif élevé. Je n'ai jamais eu le mot de cet énigme depuis que sir John A. Macdonald a qualifié le libre-échange de politique unilatérale. Si nous avons l'intention d'entreprendre la tâche de reconstruction dans ce pays, sans égaliser les conditions, nous avons tort. L'égalisation est d'ordre primordial. Il faut donner au Canadien, qu'il soit industriel ou cultivateur, accès à son propre marché. Jetant un coup d'œil sur les chiffres, l'autre jour, j'ai été un peu surpris de constater que pendant l'année fiscale qui va se terminer dans deux mois, les importations au Canada en produits agricoles, viandes, poisson, légumes et autres produits alimentaires que nous pouvons produire au pays, vont atteindre la somme de $235,000,000 ou $240,000,000. Ces produits font concurrence aux nôtres. Vous savez, honorables messieurs, que j'ai toujours été cultivateur. Je ne me suis jamais livré à aucune autre industrie. J'ai toujours soutenu, et je soutiens encore, qu'il n'existe pas, sur la surface du globe, un pays où le cultivateur ait autant de facilités que chez nous de pourvoir à la nourriture du peuple canadien, et c'est la protection (et seulement la protection) qui lui ouvrira le marché. Lorsque je cite ces chiffres: $235,000,000 et $240,000,000, le gouvernement en saisit-il la signification? Comprend-il que dans la république voisine, un de nos plus forts concurrents en produits agricoles, le soleil commence à luire plus tôt au printemps qu'il ne le fait chez nous? Que les jardinages mûrissent plus tôt aux Etats-Unis qu'au Canada? Que la première récolte chez nos voisins est envoyée sur notre marché et qu'à l'époque où nos propres produits sont prêts pour le marché, les Etats-Unis nous envoient leur deuxième récolte pour nous faire concurrence? Je déclare ici, honorables messieurs, sans crainte d'être contredit par n'importe quel cultivateur qui étudie la situation et est pratique, comme je l'ai été moi-même, que notre pays ne peut entrer en concurrence avec les Etats-Unis, sur les articles mentionnés plus haut qu'à moins d'être protégé par un tarif très élevé.

Lorsque je fis mon entrée au Parlement du Canada, il y a trente et quelques années, j'appris, par pur hasard, que Swift et Armour allaient s'emparer de notre marché comme ils s'étaient emparés du marché de la Nouvelle-Angleterre. Vous savez ce qu'ils ont fait dans ce dernier pays. Ils allèrent dans les centres qui étaient approvisionnés là-bas, comme ils le sont ici, par les bouchers locaux. Dans chaque ville de l'Est, pour ne rien dire des

villages, ils établirent des centres de distribution. Ils y envoyèrent un homme qui ouvrit une belle boucherie, comme on n'en avait jamais vu auparavant et ils commencèrent à offrir aux habitants de Concord, New-Hampshire et autres villes centrales de l'Est, des viandes à des prix inférieurs à tout ce qui s'était vu jusqu'alors. Les bouchers locaux durent fermer leurs boutiques et finalement ils s'adressèrent aux nouveaux venus et leur demandèrent ce que tout cela signifiait. Voici la réponse qu'ils reçurent: "Je puis vous vendre des viandes à un prix qui vous permettra de réaliser des profits sans avoir la dépense d'un abattoir et tout le travail désagréable de l'abatage. Nous pouvons vous délivrer des wagons entiers de longes et de surlonges, ou toute autre sorte de viande que vous pouvez désirer et voici nos prix." Ils devinrent des agents de gros. En réalité, ils étaient les agents de Swift et Armour. Ils accaparèrent tous les centres d'industrie (les villes, grandes et petites, de la Nouvelle-Angleterre). Les bouchers locaux furent obligés de disparaître. Une fois ce résultat obtenu, Swift et Armour dictèrent les prix que le peuple aurait à payer. Je disais tout à l'heure qu'ils s'introduisirent au Canada il y a environ trente-trois ans. Je les ai chassés de London, de Hamilton, de Toronto, de Montréal, de Saint-Jean et d'Halifax. Je suis allé trouver le premier ministre du Canada, sir John A. Macdonald, et je lui fis part de ce que j'avais découvert. Il y avait alors sur les viandes un droit de un centin par livre. Qu'arriva-t-il? A cette même session, le droit fut porté à quatre centins par livre. Depuis il a été réduit à trois centins. Les droits sur les œufs, le beurre, le fromage, le lard, tous les produits agricoles du Canada furent augmentés en même temps. L'année suivante, le parti libéral s'adressa au pays pour obtenir la réciprocité et il fut battu à plate couture, parce que nous avions instruit le cultivateur, nous lui avions exposé les faits.

Quelle est aujourd'hui la situation? Dans ce temps-là, le beefsteak valait de 10 à 15 cents la livre. L'argent n'était pas rare. Aujourd'hui quand nous le payons de 25 à 35 cents, qu'est-ce qu'un droit de 3 cents par livre sur le beefsteak ou autre viande, en comparaison de 4 cents quand le prix était 10 ou 12 cents la livre? Nous n'avons pas de protection aujourd'hui et quel est le résultat? Allez dans les grands centres tels que Montréal. A l'hôtel Mont-Royal, par exemple, vous verrez que l'on y sert du bœuf de Chicago et non pas du bœuf canadien.

Un village comme celui que j'habite n'est pas assez important pour attirer les saleurs américains, et si les gens manquent de bœuf, ils en font venir de l'ouest canadien. Mais dans les grands centres où la viande se consomme en grandes quantités, il y a profit à la faire venir de Chicago. Les fermier de ce pays, qu'ils soient du nord, du sud, de l'est ou de l'ouest, pensent-ils qu'ils y gagneront, si le gouvernement continue à suivre un tel programme? Ne pensent-ils pas franchement qu'un tarif de 10 p. 100 sur ces viandes (ce qui ne serait pas trop comparé à celui d'il y a trente ans et qui était de 3 ou 4 p. 100) qui assurerait le marché pour eux-mêmes, serait préférable à une petite réduction sur les lieuses qu'ils n'achèteront pas avant 4 ou 5 ans? Je crois qu'il n'y a pas de comparaison.

Parlons maintenant du beurre et des œufs. Jusqu'à ces dernières années, nous n'avions pas de rivaux importants dans ces commerces. Aujourd'hui, la Nouvelle-Zélande peut nous envoyer son beurre à pleins navires et nous faire concurrence au point de nous supplanter et diminuer la vente de notre propre produit. Quelle en est la cause? La Nouvelle-Zélande, comme vous le savez, est le seul pays au monde ayant un climat doux ne variant presque pas durant l'année. La fabrication du beurre et des autres produits de la ferme y a été perfectionnée plus que dans beaucoup d'autres pays et la concurrence des Néo-Zélandais dans l'Est et dans l'Ouest est très active. Ils débarquent leurs produits à Montréal et à Vancouver et rivalisent avec nos propres gens qui essayent de joindre les deux bouts et qui nourrissent leurs bestiaux attachés dans l'étable, avec le produit de leurs travaux de l'été. Je dis que le cultivateur qui travaille honnêtement a droit à une protection qui lui permette de préparer et de fournir à la population du pays, les produits agricoles dont elle a besoin. Quelqu'un a parlé du blé. Notre récolte est très incertaine. Permettez-moi, honorables messieurs, de vous dire une chose que vous savez déjà, mais que je désire consigner au compte rendu officiel: Aucun pays ne peut prospérer en ne se livrant qu'à une seule culture. Je me souviens très bien de l'histoire racontée dans les Etats-Unis de l'ouest où les cultivateurs ont produit du blé jusqu'à ce que le montant de l'hypothèque sur leur propriété dépasse la valeur du blé récolté. Ils étaient à cette époque dans la position critique où se trouvent aujourd'hui nos cultivateurs de l'Ouest. Je parle en connaissance de cause. Mes intérêts dans l'Ouest me permettent d'être au courant de ce qui s'y passe. Au lieu d'envoyer mes enfants aux Etats-Unis, je les envoie dans l'Ouest, et je sais qu'aujourd'hui s'il faut que vous transportiez votre blé un peu loin, il vous en coûtera 60 cents du

boisseau avant qu'il soit rendu dans le wagon ou l'élévateur et vous ne ferez plus assez de bénéfice pour vivre. Et je parle d'un rendement de 40 boisseaux à l'acre et non pas 20 ou 25. Le cultivateur de l'Ouest qui a réussi est celui qui possédait un quart de section en culture et dont le voisin en avait autant et coopérait avec lui. Au lieu de payer des hommes $6 par jour, ils travaillaient ensemble et s'aidaient réciproquement. Maintenant, qu'est-il arrivé? Pendant la guerre le prix du blé devint exorbitant, il s'éleva jusqu'à $2.50 ou environ. Dans ces temps-là, nos récoltes étaient maigres. Les fermiers de l'Ouest étaient presque tous de jeunes hommes; l'avenir semblait leur sourire, et ils peuvent avoir été extravagants. Je dirai même qu'ils l'ont été, mais en tous cas, ils étaient Canadiens, et ils ont fait un effort lorsque l'occasion s'est présentée. Mais plus tard, après la guerre, lorsque les sauterelles firent leur apparition, ainsi que la rouille, la gelée ou la sécheresse, ces pauvres diables à qui on avait fait croire qu'une seule culture serait leur salut, se trouvèrent dans une situation désespérée. Si on leur avait enseigné à varier leur culture, ils auraient eu au moins quelque chose pour vivre. Mais des sociétés coopératives se formèrent et les pauvres cultivateurs crurent tout ce qu'on leur disait. Ils ne comprirent pas qu'ils se formait une forte organisation politique dont les membres n'étaient pas sincères et n'avaient pas leurs intérêts à cœur. Ils se livrèrent à ce parti des fermiers, au parti progressiste sur la promesse que le libre accès aux marchés des Etats-Unis leur assurerait le succès.

Honorables messieurs, il y a 40 ans, on a fait beaucoup pour prouver que le blé du Nord-Ouest canadien était le meilleur du monde entier. Il fut prouvé qu'un boisseau de blé canadien rendait plus en farine de la meilleure qualité qu'un boisseau de n'importe quel autre blé. Il en résulta que l'Angleterre, le grand centre du marché pour le blé, nous accorda une place dominante.

Nous avions alors un marché pour tout le blé que nous pouvions produire avec l'espérance du plus haut prix que le monde entier pouvait offrir. Mais que dirent les progressistes? Ils conseillèrent d'expédier ce blé aux Etats-Unis pour y être mélangé avec le blé de ce pays, et d'envoyer ce mélange sur le marché anglais faire concurrence à notre propre blé. Et voilà toute l'histoire, qui répétée ici, ressemble à une fable, mais qui cependant est l'exacte vérité. Le conseil fut suivi jusqu'à ce que les Etats-Unis aient imposé un droit sur le blé, le seul acte amical de ce pays à notre égard depuis longtemps. Ce droit va maintenant être porté à 50 cents. Je voudrais qu'ils le portent à $1.00 et nous laissent expédier notre blé directement sur le marché qui l'emploie soit à l'état brut, soit en farine. Faisons connaître au monde entier que le blé qui produit la meilleure farine est cultivé au Canada et nulle part ailleurs. Alors nous pourrons obtenir un prix qui nous permettra de réaliser des bénéfices. Mais voici que le gouvernement essaye de faire alliance avec les importateurs de l'Ouest.

Nous avons vu le Premier ministre leur faire bonne figure. Nous avons vu le vrai "Grit" (nous en avons quelques-uns dans cette Chambre) se réjouir de cette extraordinaire combinaison. Il se félicite dans l'ombre et s'écrie: Dieu soit loué, Fielding et Gouin ont disparu; nous avons maintenant une "coterie" sans principe et sans honneur national et nous allons pouvoir conserver les rênes du gouvernement pendant au moins deux ou trois ans". Je ne crois pas qu'ils les gardent plus longtemps. Voilà une question réglée. Je ne puis trop insister sur ce que je considère une de nos principales ressources nationales. Je crois que mon vieil ami, Sir George Foster, qui est un fort économiste, a dit aujourd'hui que ce serait un grand malheur pour le Canada de faire venir le charbon de l'Ouest par les chemins de fer nationaux, à un prix qui ne couvrirait pas les frais. Eh bien, je suis tellement en désaccord avec lui sur ce point, qu'il ne me trouvera pas de son côté lorsque la question sera discutée. Je ne crois pas que l'on puisse faire un meilleur usage des chemins de fer nationaux que de les employer à transporter le combustible, soit de la Nouvelle-Ecosse ou des prairies aux points de consommation, pendant les mois où ils ont des milliers de wagons et des centaines de locomotives inoccupées. Il me semble qu'il est préférable d'employer les hommes à ce travail plutôt que de les laisser passer aux Etats-Unis.

Débarrassons-nous de cette obligation d'avoir à compter sur le voisin, même s'il est bien disposé à notre égard. L'année dernière, on nous a fait entendre que le temps était proche, où les Etats-Unis ne pourraient plus nous fournir de combustible ou du moins que la quantité en serait limitée. Il est donc de notre devoir de prendre des mesures en conséquence.

Chaque $100,000,000 que nous pouvons garder au Canada, rapporte plus que 6 ou 7 pour cent. Nous avons besoin de tout l'argent que nous pouvons obtenir et nous en avons besoin plus que jamais. Je ne me souviens pas aussi clairement que d'autres plus âgés que moi, des conditions financières de 1878, mais je me sou-

viens des conditions politiques de ce temps-là et j'en conclus que jamais encore, le Canada n'a eu un besoin d'argent aussi urgent qu'aujourd'hui. Si, au lieu de laisser notre argent et notre population passer aux Etats-Unis, nous pouvons les garder chez nous, et les employer au développement de nos ressources naturelles, nous rendrons le peuple heureux et prospère. Que ce résultat soit obtenu par un programme de protection ou tout autre programme, peu importe; c'est l'unique moyen de rendre le Canada digne du titre de nation qui lui a été conféré.

D'aucuns prétendent que le charbon de l'Ouest est un charbon mou. Nous avons fait une étude complète de cette question, dans cette Chambre, durant la dernière session. Nous connaissons tout ce qui se rapporte aux terrains de Hoppe, et tout le Canada en a entendu parler. Nous savons qu'il contient des millions de tonnes d'anthracite, qu'il est situé à 75 milles seulement du chemin de fer et que rien n'empêche que ce charbon soit expédié dans l'est du Canada. L'on m'a dit l'autre jour—j'ignore si c'est vrai ou non—que l'on avait établi des taux très avantageux pour le transport des produits du Pacifique à l'Atlantique, taux qui permettraient de soutenir la concurrence dans le transport par la voie du canal de Panama. Je n'aimerais pas à citer les chiffres, parce que je n'ai pas pu les vérifier; mais si ces taux sont mis en vigueur, rien n'empêche que ce charbon de l'Ouest soit expédié dans les provinces de l'Est.

Je ne crois pas qu'aucune province au Canada n'ait le droit mieux fondé au développement national que l'Alberta avec ses ressources naturelles d'huile, de gaz et de forêts. Je suis convaincu que nous n'avons jamais eu de provinces plus susceptibles de développement industriel, et je déclare que c'est un crime, peu m'importe qui ou quel gouvernement le commet—d'aller faire croire au peuple de cette province que son avenir matériel est limité à la production du blé et à d'autres industries de ce genre alors que, en réalité, la nature a été si prodigue envers lui. Pourquoi, honorables messieurs, le charbon des terrains miniers de Hoppe, dont j'ai déjà parlé, souffre-t-il avantageusement la comparaison avec l'anthracite qui nous vient des Etats-Unis? C'est qu'il est plus pur et meilleur. Si toutes les variétés de charbon de l'Alberta, donnent satisfaction à l'Ontario une fois transportées ici, et tel est le cas, elles pourraient être distribuées ici-même à très bon marché si l'on voulait seulement accorder à leur transport le même taux que pour l'anthracite. Mais cela ne peut se produire que si l'on est animé d'un esprit et d'une politique nationale. Nous ne devons pas être gouvernés par groupements organisés, qu'ils soient progressistes ou libéraux.

Mon honorable ami qui a soulevé ce débat (l'hon. M. Pardee) a parlé d'unité. Je suppose qu'il a voulu parler de l'unité de sentiment canadien. L'unité du sentiment canadien ne peut exister que si nous en arrivons à une même politique. Nous devons être fidèles aux engagements de la Confédération comme à nos autres promesses. Le gouvernement n'a pas été juste envers le public des Provinces maritimes; il a manqué à l'esprit de la Confédération.

L'honorable M. MURPHY: C'est vrai; ce n'est que trop vrai.

L'honorable M. POPE: Il est inutile de parler de l'Intercolonial comme d'une entreprise payante. Ce chemin de fer n'a pas été créé pour cette fin. Ce fut une compensation donnée aux Provinces maritimes pour les dépenses occasionnées par l'établissement des systèmes de canaux d'Ontario et de Québec, et c'est à ce titre que sir Charles Tupper l'accorda au temps de la Condéfération. Ce pacte a toute l'inviolabilité de l'héritage le plus sacré dans les Provinces maritimes.

Le peuple de ces provinces croit que ce traitement spécial leur est dû. On le leur a répété depuis une, deux et même trois générations et si quelqu'un sous un prétexte quelconque, tentait de violer l'intégrité de ce pacte, il irait à l'encontre de l'unité du Canada. Des milles et des milles de nouvelles voies non payantes ont été ajoutées à l'Intercolonial par des institutions en banqueroute, et l'on a dit au peuple des Provinces maritimes: "Vous devez payer, pour vous-mêmes ou pour vos marchandises, des taux de transport assez élevés pour rendre le réseau rémunérateur."

Le gouvernement n'a assurément pas le droit d'après le pacte conclu, de taxer le peuple de ces provinces de façon à tirer des profits du réseau original, sans parler des voies ajoutées depuis et qui sont en faillite, et sur ce point, je suis parfaitement d'accord avec le peuple des Provinces maritimes. Lorsque l'on considère le désarroi dans lequel se trouve le Canada, comme le reste du monde, l'on doit reconnaître l'importance de la fidélité aux engagements dont il nous incombe de maintenir l'intégrité. Il est important que nous observions les promesses et les engagements pris aux temps de la Confédération. Et nous devrions aller le plus loin possible dans la voie qui mène à l'établissement de l'unité de sentiment au Canada.

Quant aux chemins de fer, on nous a proposé l'an dernier un bill pourvoyant à l'établisse-

ment de nouveaux embranchements. Il nous fut présenté aux dernières heures de la session, et l'on nous demanda de l'adopter à la hâte, sans amendement. Depuis lors j'ai pu l'examiner et je considère que je puis en parler en connaissance de cause. Je veux dire à l'honorable leader du gouvernement, je regrette qu'il ne soit pas présent,—et je suis prêt à lire ma déclaration si elle peut l'intéresser,—je veux lui dire que nous ne fûmes pas traités avec toute la loyauté à laquelle nous avons droit, et que l'on ne nous a pas donné toutes les informations que nous aurions dû avoir au sujet de ce bill. Le gouvernement ne désirait pas que nous adoptions le bill. J'en suis fermement convaincu aujourd'hui, mais je ne le savais pas alors. On a voulu camoufler ses intentions. On a voulu imposer ce bill au Sénat, en majorité conservateur, du Canada afin qu'il puisse être dit dans l'Ouest qu'il était responsable de la défaite du projet. Vous avez lu et relu de telles assertions. Bien que la plupart des libéraux qui occupent les premières banquettes de l'autre côté de cette Chambre aient voté avec nous, les journaux du pays n'en ont pas moins proclamé ce fait d'un bout à l'autre du pays.

L'honorable M. STANFIELD: Les journaux libéraux.

L'honorable M. POPE: C'est de la couardise. Ce n'est pas honorable. Ce n'est pas courageux. Ce n'est digne d'aucune administration.

Je suis convaincu de plus que ce bill recommandait la construction de lignes qui ne devraient pas être construites, et qui n'avaient pas l'approbation de l'administration générale des chemins de fer nationaux. Je suis parfaitement convaincu de ceci. On en faisait mention dans ce bill pour camoufler les véritables intentions du gouvernement. La construction de certaines voies dans l'Ouest peut être nécessaire. Certaines voies sont absolument nécessaires. Il peut y en avoir qui devraient être terminées. Eh bien, si le gouvernement désire que nous étudions ces cas, à lui de soumettre ces propositions assez tôt durant la session. Il ne peut y avoir d'excuse maintenant puisque le gouvernement sait exactement quelles sont ces voies qui demandent à être construites ou terminées. Il n'y a aucune raison d'attendre à la dernière minute. Le gouvernement peut nous soumettre ses propositions dès demain aussi bien que n'importe quel autre jour après la fin du débat en réponse au discours du trône. Le bill peut être présenté à cette Chambre; nous avons ici un membre du gouvernement qui pourrait le présenter en son nom. Alors nous aurons l'avantage de l'étudier et si nous trouvons réellement qu'il y a des régions où le peuple manque de facilités de transport et où on a promis de remédier à ces lacunes, nous ferons de notre mieux comme Sénat conservateur du Canada pour trouver une solution équitable à ces situations particulières. Quant à moi, si de tels projets de loi sont présentés à la dernière minute demandant un crédit non détaillé, non seulement je m'y opposerai par mon vote, mais je ne consentirai pas à ce que l'on attribue au gouvernement un seul dollar de subside jusqu'à ce qu'il se présente de nouveau devant l'électorat. J'irai même beaucoup plus loin, prenant toute la responsabilité de mon action. Cette Chambre est une institution dont aucune administration n'a le droit de se jouer; aucun gouvernement n'a le droit de nous tromper. Nous sommes indépendants, et j'ai la certitude que nous sommes dignes des sièges que nous occupons. Si nous le sommes en réalité, soyons justes envers le peuple, envers celui de l'Ouest en particulier. Je n'exagère pas en disant qu'une grande étendue de terre a été ouverte à la colonisation plus tôt qu'elle n'aurait dû l'être. Quoi qu'il en soit, on a mis ces terrains à la disposition de ceux qui voulaient les prendre. Peu m'importe le gouvernement qui a agi ainsi. On a invité les colons à s'établir sur ces terres, comme on l'a fait pour la région de la rivière de la Paix. Il n'est pas juste d'inviter des gens des quatre coins du monde à venir habiter des régions dépourvues de facilités raisonnables de transport sans leur en procurer dans un temps raisonnable. Je suis convaincu de ceci, et quant à moi, je suis prêt à appuyer cette proposition. Qu'elle soit placée toutefois sur une base d'affaires équitable et sûre. Que le gouvernement présente ses propositions à cette Chambre aussi bien que ses autres propositions, de façon à nous donner le temps nécessaire pour les discuter. On n'a pas le droit de dire que je suis opposé à ces propositions parce que je suis conservateur. Comme conservateur, tout comme ceux qui m'ont précédé, nous avons voté la construction du Pacifique-Canadien malgré les grits et nous avons tout fait pour développer ce pays malgré les grits. Par conséquent personne n'a le droit de dire maintenant que je ne suis pas prêt à faire tout mon possible pour aider ceux qui vivent dans les régions isolées de l'Ouest, et qui y ont été attirés et établis par le gouvernement, soit conservateur, soit libéral. Ces gens ont droit que nous nous occupions d'eux, et qu'il me soit permis de dire qu'à mon humble avis, ils peuvent s'adresser à ce côté-ci de la Chambre avec de meilleures chances de succès que s'ils demandaient le

concours de ceux qui siègent de l'autre, comme représentants du gouvernement. Telle est ma sincère opinion.

Quelques-uns des honorables messieurs du côté opposé ont voté avec nous l'an dernier. Quel était le motif d'une telle attitude. Je crois en leur sincérité. Nous devons comprendre, honorables messieurs, que les dépenses faites pour la construction d'embranchements nouveau sont un fardeau nouveau pour le budget du réseau d'Etat. Assurément, ces embranchements n'apporteront aucun revenu l'année de leur construction. Nous devons être prêts à assumer le fardeau de telles avances. Que nos amis de l'autre côté ne viennent ensuite, un jour ou l'autre—qui n'est peut-être pas très éloigné—nous accuser d'avoir appesanti leur fardeau, parce que nous l'aurons fait avec pleine connaissance de cause. Chaque mille de la voie à construire devra être renouvelé dans quinze ou vingt ans. Nous savons d'expérience que l'entretien de ces chemins nécessitera des renivellements, le remplacement des traverses, etc. Ce ne sera que plusieurs années plus tard que les bénéfices compenseront la dépense occasionnée par la construction de ces chemins.

L'honorable M. MURPHY: Que dites-vous du matériel roulant?

L'honorable M. POPE: Nous le possédons déjà en partie.

L'honorable M. MURPHY: Non, vous ne l'avez pas.

L'honorable M. POPE: Tout matériel additionnel sera une nouvelle surcharge. En dépit de tout cela, je désire qu'il soit bien compris qu'il y a au moins un homme au Sénat, prêt à assumer toutes ces responsabilités, et je suis certain qu'il n'est pas seul. Cependant, si je prends cette attitude, je veux le faire en m'appuyant sur de bonnes raisons, et je ne veux pas que le gouvernement essaie de nouveau de camoufler ses intentions comme il l'a fait l'an dernier espérant recevoir mon appui pour se maintenir. Il ne l'aura pas.

Les économistes—je ne suis pas de leur école, cependant—se sont beaucoup occupés du Service Civil du Canada: de ses frais d'entretien et du nombre de ses fonctionnaires. Chaque gouvernement, d'ailleurs, lance la pierre à l'opposition. Un comité même doit faire enquête à ce sujet. Il ne vaut pas le temps qu'il perd.

Le grand responsable en cette matière, c'est le gouvernement actuel: dans l'exécution des affaires administratives, nous avons trois fonctionnaires là où un seul suffirait. C'est ma conviction intime que le gouvernement est responsable. Les dépenses sont doublées. On n'a pas un service efficace. Je le répète, le Gouvernement actuel est responsable: qu'il se le dise bien. Impossible de rejeter le fardeau. L'effet serait nul.

Sans doute, pendant la guerre, il nous a fallu porter de 29,000 à 50,000, le nombre des fonctionnaires. C'était dans l'ordre des choses. Cependant, la dernière année de leur administration, les conservateurs ont donné congé à plus de 8,000 fonctionnaires. A-t-on vu pareil renvoi, l'an passé, ou même depuis deux ans?

L'économie devient une nécessité nationale du jour où un peuple est grevé de taxes. S'il y a taxes fédérales, il y a aussi taxes provinciales. Impossible de se dérober. Le fardeau est insupportable. Aussi ces idées d'économie ont pour nous un intérêt matériel jusque-là inconnu. Elles sont un sujet de conversation pour tous les Canadiens. Si je désirais la chute du Gouvernement—je ne m'en soucie pas plus que de l'an quarante—je me réjouirais des murmures de blâme que chacun lui adresse. Rien ne me serait plus agréable. Pour éviter toute critique, prenez modèle sur l'ancien gouvernement. Comme lui, étudiez la réduction du personnel administratif, la fusion de certains départements et l'abolition de certains autres. Ce sera encore le plus fort plaidoyer en faveur de l'économie.

Si l'ancienne administration était restée en fonctions, les départements administratifs seraient moins nombreux et moindres aussi les fonctionnaires civils émargeant au budget de l'Etat. Elle avait, en effet, fait adopter une loi du Service Civil, mais elle ne se permettait pas d'intervenir dans les mesures exécutives.

L'opinion publique s'est prononcée contre l'administration de M. Meighen. Elle lui a donné comme successeur l'administration actuelle, sorte de monstre issu d'une union d'éléments opposés, qui surgissent de temps en temps dans les diverses parties du Canada. et qui parviennent à faire partie de l'espèce humaine. On a conféré à certains les titres de ministres de la Couronne, de membres du Parlement. Plusieurs reçoivent $4,000 par an. Ils n'ont jamais été si grassement payés et ne le seront jamais. Peut-être même, d'un simple clin-d'œil, ont-ils le don de tirer quelques piastres ici, quelques centins là—la part du suisse. Ainsi, ils pourront garder leurs fonctions pendant deux autres années, à la grande satisfaction des "grits" de cette Chambre ou de l'autre. Merci de votre attention.

Sur proposition de l'honorable M. Bennett, le débat est ajourné.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du vendredi 7 mars 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

COMITE DU SERVICE ADMINISTRATIF

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que les noms du très honorable sir George Eulas Foster et de l'honorable D. O. L'Espérance soient ajoutés à la liste des membres du comité du service administratif. Sir George Foster nous a dit hier qu'il était le président de la sous-commission du Conseil nommée pour opérer des réformes dans le service public, et son expérience sera d'un grand secours au comité.

L'ancien ministre du Travail (l'honorable M. Robertson) a exprimé le désir d'être libéré du travail du comité, vu qu'il doit apporter ses soins à un autre travail spécial du Sénat, mais je ne proposerai pas que son nom soit retranché maintenant du comité. Si, plus tard, il voit qu'il ne peut pas agir comme membre du comité, il sera libre de s'en retirer.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Honorables messieurs, je veux qu'il soit bien compris que je ne consentirai pas à faire partie de ce comité, si ma présence à ses séances n'est acceptée qu'à la condition que mon honorable collègue (l'honorable M. Robertson) n'en soit pas membre.

L'honorable M. DANDURAND: Oh! non. Nous n'imposerons pas cette condition.

L'honorable M. MURPHY: Avant l'adoption de cette motion, je ferai remarquer qu'il y a une province du Canada qui n'a pas de représentant sur ce comité. Je crois que toutes les provinces devraient y être représentées.

L'honorable M. DANDURAND: De concert avec mon honorable ami de la gauche, j'étudierai la question, et verrai s'il n'y a pas moyen d'augmenter encore les membres du comité.

La motion est agréée.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE DISCOURS DU TRONE

La Chambre passe à la suite de la discussion, sur la motion de l'honorable M. Pardee tendant à voter une Adresse à Son Excellence le Gouverneur général, en réponse à son discours prononcé à l'ouverture de la session.

L'honorable M. BENNETT: Avant de poursuivre la discussion sur l'adresse en réponse au discours du trône, je suis heureux de m'associer aux bienveillantes paroles de félicitations prononcées à l'égard de celui qui a proposé l'adresse (M. Pardee) et envers celui qui l'a appuyé (M. Côté). A cause de la réputation que l'honorable motionnaire s'est acquise aux Communes et à la Législature provinciale, la Chambre escomptait de sa part un discours à l'emporte-pièce, et elle n'a pas été désappointée. Quant à celui qui l'a appuyé, je lui exprime ma très cordiale bienvenue au Sénat. Un de nos collègues a déjà fait remarquer avec esprit que le Sénat était le premier cercle du pays, mais que la liste des aspirants était la plus longue. Quoi qu'il en soit, nous pouvons toujours considérer que le poste de sénateur mérite d'être convoité. Comme l'honorable représentant a, depuis un certain nombre d'années, vécu dans l'Ouest, où il a exercé sa profession d'arpenteur, il saura certes, en maintes occasions, nous apporter son précieux concours et nous fournir des données de première source sur les nombreux projets soumis à notre délibération, et qui concernent cette région-là du pays.

Son Excellence nous a soumis un discours que nous pourrions décrire, selon les mots d'Euclide, comme étant une longueur sans largeur. La longueur y est assurément, mais la teneur en est très douteuse. Je dois féliciter le leader du gouvernement dans cette Chambre de s'être employé à défendre son gouvernement dans un moment et dans une occasion où le pays demande une explication et une défense de la part du gouvernement. En effet, l'ensemble de ses remarques a porté sur le commerce, sur l'industrie et sur la politique tarifaire du gouvernement en autorité.

Autant que je puisse me rappeler, depuis l'époque mémorable de 1878, la question du tarif a toujours été un problème irritant en ce pays. De 1878 jusqu'à nos jours, il a toujours existé un lien bien défini entre les deux partis. Tout en professant certaines doctrines quand il siégeait dans l'opposition, le prétendu parti libéral n'en a pas moins adopté—et ce au profit du pays—les principaux articles du programme conservateur, une fois arrivé au pouvoir. C'est pour cette raison que le pays a joui d'un raisonnable degré de prospérité.

Après la Grande guerre, il est arrivé un moment au Canada où il aurait fallu apporter une attention plus qu'ordinaire aux problèmes de l'avenir. Le parti aujourd'hui au pouvoir avait alors l'occasion de voir les événements qui se déroulaient dans tout l'univers. Les pays européens ont généralement relevé

leurs tarifs, et nos voisins du Sud, nos plus grands concurrents commerciaux, ont haussé le leur à un point où ils ne l'avaient jamais porté auparavant. Quelles mesures le parti libéral a-t-il alors prises en prévision de l'après-guerre? Ne devions-nous pas nous attendre que des milliers d'hommes alors en Europe allaient être rapatriés, et que bon nombre d'entre eux seraient sans travail? Ne devions-nous pas savoir qu'à la fin des hostilités la production serait énormément diminuée, du moins en ce qui concernait les fabriques de munitions de guerre? S'il y eût jamais un temps où un gouvernement devait réfléchir et étudier sérieusement l'action à exercer pour procurer du travail, ce fut au moment de l'accession du parti libéral au pouvoir.

Il est vrai qu'il était lié par certaines promesses, faites en 1919, d'abaisser le tarif; mais il aurait été à l'avantage du pays de renier à tout jamais ces promesses, comme le parti libéral les a reniées pendant deux ans, plutôt que de laisser échapper le commerce du pays, comme il l'a fait dans les quelques dernières années. Toutefois, quand nous examinons le discours du trône, nous rencontrons dans l'un des premiers paragraphes:

Mes ministres sont fortement d'avis qu'une diminution des impôts est de la plus haute importance et, qu'à cette fin, les efforts accomplis déjà pour joindre, à une stricte économie dans l'administration des services publics, une forte réduction des dépenses publiques, devraient être déployés davantage dans toutes les sphères possibles.

Sur la question d'économie, le Canada ne réclamerait pas aujourd'hui avec autant d'insistance qu'elle soit pratiquée dans les dépenses publiques, si les affaires du pays avaient été sagement administrées, car une certaine prospérité règnerait par tout le Dominion.

Quels progrès le pays a-t-il réalisés au cours des récentes années? L'an dernier, divers orateurs nous ont dit que les affaires étaient plutôt tranquilles. Il me semble que le marasme existe encore. Chaque semaine, les journaux reproduisent les rapports de différentes agences commerciales où est consigné le nombre des faillites. Comparez-en des listes avec celles de l'année dernière, et vous constaterez que le nombre en est presque aussi élevé. Et cependant, l'an passé, les journaux ont trouvé une certaine fiche de consolation dans le fait que ce sont les maisons de commerce et les manufactures les plus chancelantes qui ont d'abord déposé leurs bilans, tout comme ce sont les pommes les plus mûres qui tombent les premières, et ils ont annoncé que dans un an nous n'enregistrerions plus un aussi grand nombre de faillites. Toutefois, si vous consultez la liste de la semaine dernière, vous constaterez qu'au cours de janvier et de février le Canada n'a pas compté moins de 580 dépôts de bilans. On peut dire qu'il ne s'agit que de simples magasins de campagne. Il n'en est rien. Beaucoup de ces faillites atteignent d'importants établissements manufacturiers—et je pourrais vous en citer un bon nombre—qui ont annoncé par la voie des journaux qu'ils vendaient leur actif. Ce fait est peu consolant pour l'honorable dirigeant de cette Chambre, et le réveil doit lui être dur, car sur cette liste de près de 600 faillites, pas moins de 200 se sont produites dans la province de Québec. Je regrette d'ajouter que, pour la province d'Ontario, le nombre est correspondant ou même plus élevé. En présence de cette situation, l'heure n'est-elle pas venue de nous alarmer, comme s'est déjà alarmée une grande partie de la population? Cependant, une clause du discours du trône énonce:

Les preuves sont nombreuses de l'accroissement de la prospérité et je suis heureux de pouvoir vous en féliciter. Bien que la situation économique générale réflète encore les conséquences de la guerre mondiale, les résultats de la production, du commerce, des transports, de la main-d'œuvre et des finances publiques ont progressé favorablement et d'une manière uniforme par tout le Dominion.

Tels sont les termes employés, mais les faits que j'ai signalés sont de notoriété publique. Il est futile de parler de prospérité nationale, quand les habitants du pays le fuient comme la peste. Je ne m'engage pas à répondre des chiffres donnés quand au nombre de nos compatriotes qui ont émigré aux Etats-Unis et dans d'autres pays. On a mentionné ici qu'au cours des quelques derniers mois la moyenne mensuelle de ces émigrants s'élevait à environ 17,000. On a ajouté que ces émigrants ont prêté le serment d'allégeance aux Etats-Unis, ou qu'ils ont signifié leur intention de le faire. On a cité, dans cette Chambre et ailleurs, des chiffres qui établissent que, l'année dernière, plus de 400,000 Canadiens ont quitté le pays.

"L'état de la main-d'œuvre en général s'est amélioré sensiblement." Pourquoi en serait-il autrement, même quand le volume des affaires n'est qu'ordinaire, après l'exode de ce grand nombre de Canadiens? Il serait facile, je suppose, de trouver de la main-d'œuvre dans une ville ou dans un village d'Ontario, mais l'émigration a fortement réduit le nombre des ouvriers. Le motif pour lequel la situation ouvrière s'est améliorée est que les émigrants ont trouvé à l'étranger une meilleure perspective de réussite.

Je me contenterai, pour le moment, de ces observations sur la question commerciale au pays.

Quelques-uns de nos collègues peuvent tout à leur aise parler des recettes des chemins de fer. Mais quelle est la part du gouvernement à cet égard? A-t-il produit le soleil qui a fait lever la vaste récolte de blé dans le Nord-Ouest, ou a-t-il contribué à augmenter cette récolte? En aucune façon. C'est l'énergie et la fortune de l'Ouest qui ont créé ce résultat, et le gouvernement n'y est pour absolument rien.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne réclame aucun mérite pour la récolte.

L'honorable M. BENNETT: Non, pas pour la récolte. Les récoltes que réclame l'honorable sénateur sont d'un autre ordre, et encore il ne peut revendiquer aucun mérite de ce chef. J'y reviendrai plus tard. En présence de ce vaste exode et de la dépression actuelle, des représentants affirment qu'ils inaugurent aujourd'hui un règne d'économie en ce pays. C'est à l'œuvre qu'on reconnaît l'ouvrier. Il est vrai que le gouvernement met sur le gril beaucoup de jeunes filles et d'autres commis actuellement à l'emploi de l'Etat, quand il les menace de renvoi. Il était notoire que les services administratifs étaient dotés de personnels trop nombreux. Mais de quelle manière le gouvernement règlera-t-il la situation? Il savait qu'à la fin de la guerre, un grand nombre de ces commis auraient pu être destitués. Il y a deux ans, il a eu l'occasion de se dispenser de leurs services. Pourquoi est-il alors resté inactif et ne leur a-t-il pas accordé deux mois d'appointements et une gratification, comme c'est son intention de le faire aujourd'hui, et ne leur a-t-il pas même procuré l'occasion d'aller aux Etats-Unis, si tel était leur désir? Pourquoi avoir attendu deux ans pour opérer toutes les réformes qu'il se propose d'effectuer aujourd'hui? Et nous le voyons mener une campagne contre les fonctionnaires administratifs afin de diminuer les dépenses du service civil. Avant d'être porté au pouvoir, le gouvernement actuel a promis de pratiquer tout d'abord une politique d'économie. A la vérité, durant la guerre la tâche des ministres était plus lourde, mais les représentants de l'opposition se sont alors élevés contre le nombre des ministres. Néanmoins, bien que deux ans se soient écoulés depuis son accession au pouvoir, le gouvernement ne fusionne pas les ministères, ce qui lui permettrait de réduire de deux, de trois ou même de plus, le nombre des ministres de la Couronne. Parcourez les provinces du pays, et partout vous constaterez la même négligence dans le dépenses entreprises par cette administration.

Permettez-moi de vous citer un cas survenu dans ma propre circonscription. Un navire du gouvernement s'est perdu dans les lacs d'amont. On a demandé de le remplacer, bien que le nouveau navire ne fût pas absolument nécessaire. Mais les doigts crochus du politicien ont surgi et on a voté un crédit de $100,000 pour l'achat d'un nouveau navire. Encore une fois, ce navire n'était pas indispensable et, de plus, il était impropre au service. Malgré tout, il a été acheté d'un politicien qui était dans les bonnes grâces du gouvernement. Il n'a pas été demandé de soumissions, et aucun effort n'a été fait pour acquérir un navire qui fût propre au service.

L'honorable M. DANDURAND: Quel est le nom du navire?

L'honorable M. BENNETT: L'honorable monsieur le connaîtra bientôt au comité des comptes publics. L'affaire sera d'autant plus intéressante que le vendeur n'avait jamais possédé de navire auparavant, et le seul témoignage de son habileté et de sa perspicacité politique était son titre de directeur de la Home Bank. *Murray Stewart* est le nom du navire. Si le navire avait été vendu aux enchères publiques dans la cité de Saint-Jean, où il a séjourné pendant des mois, il n'aurait pas rapporté $40,000. Pourtant, sans demander de soumissions, le gouvernement en fait l'acquisition et verse la somme de $80,000—à qui? A l'un de ses amis politiques. Et l'honorable sénateur verra qu'il existe un trait-d'union entre le gouvernement et la Home Bank pour d'autres affaires.

L'honorable M. MURPHY: Voilà comment on s'engraisse.

L'honorable M. BENNETT: L'affaire figure dans les comptes publics. Je pourrais ajouter que les réparations du navires ont, en outre, exigé une dépense supplémentaire de plusieurs milliers de dollars. Je sais que le navire a séjourné pendant des mois à Midland pour y subir des réparations.

L'hon. M. DANDURAND: Quel département l'a acheté?

L'honorable M. BENNETT: Cela va sans dire. C'est le département de la Marine et des Pêcheries. Quel autre département se lancerait dans cette folle dépense, si ce n'est son frère jumeau le département des Travaux publics?

Examinons maintenant ce dernier département. Que voyons-nous, ici même, à Ottawa? Que mes collègues aillent se promener rue Wellington. Ils verront un terrain d'un tiers de mille de long, sur lequel se trouvent des boutiques vacantes et des maisons de briques, et s'ils demandent qui en est le propriétaire, on leur répondra que c'est le gouvernement fédéral. Que s'est-il passé au cours des derniers mois? Une couple de politiciens crampons possédaient une propriété près de la rue Sussex, rue George, me dit-on, et, à la veille de l'élection de Halifax, le gouvernement a acheté cette propriété au prix de $120,000, au lieu d'utiliser les immeubles de la rue Wellington. Je demande à l'honorable sénateur à quel emploi le gouvernement entend faire servir ces immeubles. Il ne peut que lever les bras en désespoir de cause et répondre "Dieu le sait".

L'honorable M. DANDURAND: Quel est le nom de l'immeuble, ou du vendeur?

L'honorable M. BENNETT: L'immeuble appartenait à un nommé Labelle—ou à Labelle & Boulay—et il était autrefois connu sous le nom de "Ottawa Wine Vaults". J'apprends que l'évaluation municipale de cet immeuble ne dépasse pas aujourd'hui $40,000, et pourtant l'évaluation municipale est élevée en cette ville.

Et les commissions? Le pays en a été affligé comme d'un fléau. Des politiciens rétribués à raison de $20, 30 et $50 par jour en sont nommés membres, et les dépenses qu'elles entraînent s'élèvent à des milliers de dollars sans toutefois atteindre de résultats pratiques. L'été dernier, un événement comique s'est déroulé dans l'ouest de l'Ontario, où un éminent politicien d'Ottawa qui y a sa maison de villégiature tenait audience dans le district de Brantford. Il était le commissaire-enquêteur au sujet des Indiens de cette région-là, et son enquête s'est poursuivie durant des semaines. Lors du dépôt du bill, nous constaterons, je suppose, que cette enquête a coûté plusieurs milliers de dollars.

On projette de renvoyer du service civil quelques jeunes filles. Mais les ministres ont acquis une telle importance, depuis qu'ils se promènent dans leurs automobiles, que tout leur échappe. C'est parfait de parler d'économie. On nous dit que le gouvernement se propose d'en réaliser, et qu'ici, dans la cité d'Ottawa, l'administration antérieure a contracté des dépenses inutiles pour la location d'immeubles. Mais il est avéré, et les journaux ont mentionné le fait, que le gouvernement actuel a loué trois étages dans l'immeuble Jackson, rue Bank. Quant à l'usage de wagons particuliers, on ne s'en est jamais autant servi que s'en servent aujourd'hui ces honorables messieurs. Et, récemment, le premier ministre a apporté comme excuse que les hauts fonctionnaires voulaient se renseigner sur ce qui se passait dans le pays.

L'honorable M. MURPHY: Ne pourraient-ils pas voyager en wagon ordinaire?

L'honorable M. BENNETT: Il est certain qu'ils se sont promenés.

Qu'on cesse de tenir ces ridicules propos d'économie. Une économie de cette nature n'en est pas une et, neuf fois sur dix, elle n'a d'autre but que de servir de tremplin politique. Le gouvernement actuel compte parmi ses membres trois ministres de la Couronne, sous le coup de graves accusations. Je citerai le cas de M. Sinclair, le ministre qui représente l'île du Prince-Edouard. Il s'agit d'une dépense par la Couronne. Est-ce à la louange du Canada qu'une ministre de la Couronne prenne, à l'heure actuelle, part aux séances du Conseil suprême, pendant que ses comparses sont incarcérés en Angleterre? Le fait est notoire, et les journaux le répètent aujourd'hui. Le meilleur moyen serait de lire la lettre de M. Larkin à ce sujet, parce qu'il faudrait lui donner plus de publicité. Quelles étaient les circonstances? M. Sinclair a obtenu que le gouvernement rétribue les services d'un nommé Mitchell qui partait pour l'Angleterre, à titre d'agent pour l'île du Prince-Edouard. N'oubliez pas que cette province avait refusé de traiter avec cet homme, quant au paiement de ses dépenses, et c'est le gouvernement fédéral qui les acquitte. Les agissements de ce monsieur en Angleterre ont aussitôt attiré l'attention sur lui. Il offrait de vendre, à des prix exorbitants, des terres situées dans l'île du Prince-Edouard, et il a promis monts et merveilles aux pauvres incrédules qui ajoutaient foi à ses promesses, parce qu'il représentait cette province. Sa conduite a été tellement indigne que j'emploierai les propres termes du haut commissaire lui-même, M. Larkin, pour la qualifier:

> Je crains que M. Mitchell ne soit un vil individu. Il a refusé de venir à mon bureau, et il est certain qu'il continue à vendre des lots, sur lesquels, comme vous le faites remarquer, aucun homme ne peut s'établir.

"Je lui ai donc intimé de cesser ses opérations", et ainsi de suite.

> Je n'ai rien à me reprocher, car j'ai informé l'honorable M. Charles Stewart, après une entrevue avec M. Mitchell, que j'avais une piètre opinion du titulaire.

Qui est M. Stewart? C'est le ministre de l'Intérieur. Voilà que la belle réputation du Canada est en jeu et, ce qui est pire, ce sont les deniers du trésor canadien qui ont payé le

déplacement de cet individu, au nom de certains amis politiques, qui sont les propriétaires des terres ainsi vendues, comme M. Larkin le dit dans sa lettre, à des prix exorbitants.

Ce gouvernement ne peut leurrer la population et lui faire croire qu'il pratique l'économie ou qu'il applique un principe particulier. Au cours des quelques derniers mois, le gouvernement a été pesé dans la balance, et nous savons quel a été le résultat. Il s'est présenté devant les électeurs d'Halifax où il a déployé toutes ses forces. Tout le contingent de la Nouvelle-Ecosse et des provinces voisines a pris part à la lutte. Les ministres se succédaient sans interruption dans la circonscription électorale, où le gouvernement avait obtenu une majorité de 5,000 voix, peu de mois auparavant; mais l'indignation des citoyens d'Halifax a mis en pleine déroute la cavalerie, l'infanterie et l'artillerie amenées. Le gouvernement ne profite cependant pas de la leçon. Il se refuse à croire que le peuple canadien est tellement dégoûté qu'il veut une élection générale qui mettra fin à ses souffrances.

Une autre élection, plus redoutable que la première, a été tenue, et cette fois la défaite a dû être amère au cœur de l'honorable leader de cette Chambre. Il s'agit de l'élection de Kent, dans le Nouveau-Brunswick. L'honorable sénateur n'aurait jamais cru qu'une défaite fût possible dans une circonscription qui compte tant de Canadiens-Français ou d'Acadiens. L'organisateur en chef du gouvernement, l'honorable sénateur de Vaudreuil, était de la partie. Le ministre actuel de la Justice était présent, ainsi que le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries, qui alors n'avait pas de portefeuille. Quel effondrement! Une pluralité de 1,500 voix transformée en une minorité de 208. Cela devrait suffire à convaincre le gouvernement. Si les honorables messieurs désirent contester une élection dans Ontario, je leur conseille d'y ouvrir une circonscription électorale. Qu'ils nomment au Sénat M. Euler, un homme très intelligent, et ils auront l'occasion d'ouvrir la circonscription de Waterloo-Nord. Ils connaissent d'avance le verdict populaire.

Quelle est la raison du ressentiment qui existe à l'égard du gouvernement? Il provient de ce que l'administration actuelle a été portée au pouvoir à un moment où elle aurait dû accomplir tous les efforts possibles et exercer toute son influence pour rétablir la situation du Canada, d'abord au point de vue de l'économie, puis, dans l'administration du pays et l'application du tarif. Depuis son élévation au pouvoir, qu'est-ce que le gouvernement a réalisé? Il a dû faire face à la situation, qui a empiré depuis l'année dernière, et il ne possède pas la majorité absolue à la Chambre des Communes. Si les députés de l'opposition faisaient bloc, ils renverseraient le gouvernement par deux voix. Nous avons le spectacle des menées et du troc de ce dernier afin de se maintenir au pouvoir, aux frais et dépens des manufacturiers. Je ne lirai pas les promesses déjà lues et relues que le parti libéral a faites en 1919. Je me bornerai à lire une déclaration que le ministre des Finances, l'honorable M. Fielding, a faite l'année dernière, et qui a déjà été lue une ou deux fois:

> Le pays devrait, ce me semble, être content d'accepter le tarif actuel, car c'est le plus équitable et le plus rationnel qui puisse être établi, si l'on tient compte de toutes les circonstances, et les hommes d'affaires devraient être en mesure de poursuivre leurs différentes entreprises sans la crainte d'être prochainement inquiétés par d'autres remaniements.

Telles sont les paroles que M. Fielding, qui était alors ministre des Finances du Canada et qui l'est encore aujourd'hui, a prononcées aux Communes l'an dernier. Mais il est malheureusement survenu certains événements, et nous regrettons tous l'absence, ou plutôt la cause de l'absence de M. Fielding de la Chambre des communes. Des changements se sont produits depuis lors, et M. Fielding est dédaigné. Sir Lomer Gouin, qui est un adepte du protectionnisme, a quitté le gouvernement et, par suite, celui-ci se trouve en telle posture que si ses adversaires se groupaient contre lui, ils le renverseraient. C'est ce qui a motivé le jeu de ces menées et de ce troc avec les prétendus progressistes afin de conserver le pouvoir.

Il y a quelques mois, le pays a été plutôt étonné du pèlerinage, à Ottawa, de M. Crerar, député à la Chambre, en compagnie de M. Dunning, le premier ministre de la Saskatchewan. On a apporté une explication à la présence de ces deux messieurs en cette ville, mais nous savons tous qu'il s'agissait d'une mission politique, dont l'objet était de savoir s'ils ne pouvaient livrer au gouvernement le vote du parti progressiste. Il n'y a pas eu de camouflage à ce sujet. On a joué cartes sur tables; c'était troc pour troc, échange de services contre des faveurs. On a discuté le nombre de portefeuilles à accorder aux progressistes, mais les négociations ont échoué, car après s'être rendus compte qu'ils ne pouvaient livrer le parti progressiste au gouvernement, M. Crerar et M. Dunning sont repartis sans portefeuilles, et ils inaugurent aujourd'hui une campagne pour consolider l'attitude du gouvernement dans la manipulation du tarif. Le mode d'opération est purement politique. En effet, la législature de la Saskatchewan, qui est, à l'heure actuelle, en session, a récemment adopté une résolution de-

mandant au gouvernement fédéral de confectionner un tarif réduit pour les principaux articles alimentaires et une liste soigneusement choisie d'instruments et de machines de production, et pour les matériaux de construction. La résolution demandait, de plus, que ces articles soient admis en franchise, de même que les matières premières entrant dans leur fabrication. L'amendement suivant a ensuite été apporté:

Le blé, la farine de blé et tous les produits du blé; les principaux articles d'alimentation; les instruments aratoires et les machines agricoles; les tracteurs agricoles; les machines pour l'exploitation minière, les meuneries et les scieries, et leurs pièces de rechange; bois brut et en partie préparé; gazoline; huiles pour l'éclairage, le graissage et huiles combustibles; filets, ficelle à filets; matériel de pêcheur; les ciments et les engrais doivent être admis en franchise, ainsi que les matières premières entrant dans leur fabrication.

Tout esprit pondéré peut sans difficulté percevoir le motif de l'adoption de la résolution. Elle a été adoptée parce que le gouvernement de la Saskatchewan a été sondé, et qu'il tâchait de consolider le gouvernement fédéral, grâce à l'adoption de cette résolution par la législature de la province de la Saskatchewan.

Il est vrai que le discours du trône et tous les discours prononcés jusqu'ici n'en font aucune mention, sauf les attaques dirigées contre l'industrie des machines agricoles de ce pays. Ces attaques peuvent être motivées, mais, à mes yeux, la seule raison de ces attaques de la part du gouvernement contre cette industrie est que la plupart des fabriques d'instruments aratoires et de machines agricoles sont situées dans la province d'Ontario. Ces attaques ont un caractère simplement politique. Si le représentant de la cité de Brantford avait le moindre sens de l'honneur, il remettrait son mandat pour protester contre l'action du gouvernement, si ce dernier réduit le droit sur ces instruments et machines. En effet, au cours de l'élection, le premier ministre a visité Brantford, et il a affirmé qu'aucune réduction ne serait opérée dans le tarif sur ces instruments et machines, et l'honorable député de Brantford a été élu sur la promesse formelle que le droit sur les machines agricoles serait maintenu. Comme l'honorable monsieur et ses amis savent que Brantford leur fera faux bond à la prochaine élection, ils le répudient. Ils savent que les importantes fabriques de machines agricoles ont été pour ainsi dire fermées l'année dernière, et Brantford est envoyé aux limbes.

Quel serait l'avis du gouvernement si ses mesures lésaient les intérêt manufacturiers de Toronto? Toronto ne pèse pas lourd à ses yeux, car il n'y présentera pas de candidats, et s'il en présente, il sera vaincu, comme il l'a toujours été, par des milliers de suffrages.

Examinons maintenant le cas de Hamilton. Le gouvernement tentera-t-il de faire élire ses candidats dans la cité qui renferme les fabriques de la *International Harvester*?

La province de Québec ne compte pas de fabriques de machines agricoles, de sorte que le gouvernement n'a rien à en redouter, et ses attaques visent uniquement la province d'Ontario. L'industrie de la chaussure ne sera en butte à aucune vexation Au cours d'un banquet en l'honneur des manufacturiers, il y a environ un an, sir Lomer Gouin en a fait la promesse formelle. Il a exposé le programme d'action dans cette province-là. Je ne professe aucunement que cette industrie doit être exempte de toute attaque, je ne professe pas non plus qu'il faille diriger des attaques contre d'autres industries, car je crois qu'il faudrait élever notre tarif de droits sur beaucoup d'articles, par représailles contre le tarif américain.

Que dirai-je au sujet de la prospère industrie de coton? Doit-elle être attaquée? Cette industrie distribue de gras dividendes; elle émet de nouvelles obligations et elle sert des gratifications à ses actionnaires. Le coton est un article de première nécessité pour la masse du peuple. Que cette industrie se rassure, tant qu'elle aura pour la protéger un éminent ministre de ce cabinet, qui est directeur d'une des plus importantes filatures, elle n'a rien à craindre.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami se rend compte, et il admettra, je pense, que l'industrie du coton a déjà eu à supporter deux augmentations dans la préférence britannique, et qu'elle n'a pas bronché.

L'honorable M. BENNETT: Je me contenterai de faire observer que si mon honorable ami eût été directeur d'une fabrique de machines agricoles, au lieu de l'être dans l'industrie du coton, il est probable qu'il aurait été en mesure d'exercer une telle influence que l'industrie des machines agricoles n'aurait pas été atteinte.

C'est le sort de la guerre. Et le gouvernement actuel fait jouer la politique. Je ne blâme en aucune façon l'honorable sénateur. Il s'inspire du dicton "Sauve qui peut". Et c'est bien l'attitude de ce gouvernement.

Pourquoi le gouvernement n'attaque-t-il pas l'industrie des lainages? Non pas que je favorise cette attaque, car je suis d'avis que cette industrie doit être protégée; mais les honorables messieurs sont intéressés, et la province de Québec est fortement intéressée dans cette industrie-là. Je pense que le tarif n'est pas assez élevé. Je partage les vues que l'honorable sénateur de De Lanaudière (M. Casgrain)

a exprimées hier soir, quand il a affirmé qu'il fallait aider l'industrie des lainages, à cause des sérieuses faillites qu'elle a éprouvées.

Pourquoi l'industrie de l'automobile n'est-elle pas attaquée? Les automobiles sont-elles des articles nécessaires? Les limousines des ministres et des richards sont-elles indispensables en ce pays? Les automobiles ne sont-elles pas, la plupart du temps, des objets de luxe et de plaisir? Pourquoi alors cette industrie n'est-elle pas inquiétée?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami reconnaîtra que l'industrie de l'automobile a été frappée de très lourds impôts.

L'honorable M. BENNETT: J'ignore le sens des paroles de l'honorable monsieur, à moins qu'il ne veuille dire que cette industrie est fortement protégée.

L'honorable M. DANDURAND: Oh, non. Je dis fortement imposée.

L'honorable M. BENNETT: Ce qui ressort, c'est que ces messieurs érigent aujourd'hui un tarif politique, afin de favoriser certaines circonscriptions électorales d'Ontario qui ont élu leurs candidats, à cause des promesses faites aux fabriques d'automobiles, et l'honorable sénateur le sait bien. Il sait aussi qu'au cours des deux dernières sessions, lors de l'attaque dirigée contre le tarif, le gouvernement n'a pas osé toucher d'une manière sensible au tarif sur les automobiles, en reconnaissance des faveurs reçues.

M. Kennedy avait été élu pour représenter Essex-Nord, où le gouvernement avait remporté la victoire, grâce à l'appui de l'industrie de l'automobile dans le comté de Kent, de la même façon que dans le comté d'Ontario. Tout en supputant leurs chances de succès dans Brantford, Hamilton et Toronto, et en sacrifiant les intérêts des fabricants de machines agricoles, les honorables messieurs ont bien soin de ne pas sacrifier les intérêts de l'industrie de l'automobile. Je désire consigner dans les "Débats" qu'après la guerre les agriculteurs auraient dû obtenir le relèvement du tarif à leur profit. S'il existe une injustice criante dans le tarif, c'est de voir que le gouvernement n'use pas de représailles envers les Etats-Unis, qui élèvent par tous les moyens imaginables la barrière douanière contre l'introduction des produits agricoles. Si les honorables représentants de la province d'Ontario connaissent l'état des affaires dans leur province, et ils n'ont qu'à consulter les rapports de Bradstreet et de Dun-Wiman pour y constater la longue liste des hypothèques mobilières déposées par les cultivateurs, ils seront forcés de s'en demander la raison. C'est, tout d'abord, parce que le marché canadien a été atteint et, ensuite, à cause de l'injuste concurrence que le cultivateur américain fait au producteur canadien.

Or, quelle est l'industrie des machines agricoles? Elle est très importante. On affirme que $100,000,000 y sont engagés et qu'elle emploie 30,000 travailleurs. Si nous comptons une moyenne de cinq personnes par famille, cela signifie que 150,000 personnes dépendent de cette industrie. Il importe peu, je suppose, à ces honorables messieurs que ces personnes restent au pays ou le quittent. Elles feraient aussi bien d'émigrer à la suite des trois ou quatre cent mille Canadiens déjà partis, et ce sera tout à l'avantage des honorables messieurs. Mais cette industrie a des droits particuliers à faire valoir auprès du gouvernement. En effet, au cours de l'élection générale, M. Mackenzie King a visité la cité de Brantford, et il a formellement promis que, s'il était porté au pouvoir, aucune industrie légitime du Canada ne souffrirait. Je cite un article du journal libéral de Brantford. Et hier soir, une assemblée publique a eu lieu à Brantford pour protester contre l'action du gouvernement envers l'industrie des machines agricoles. S'il y eût jamais, dans toute l'histoire de cette industrie, un moment où il fallait protéger les intérêts de cette industrie, c'était bien aujourd'hui. Je vous en exposerai le motif. On a graduellement abaissé les droits qui protégeaint les machines agricoles, au point qu'il n'est plus, à l'heure actuelle, que de 10 p. 100. L'Australie, si je me rappelle bien, a relevé son tarif contre l'importation des machines agricoles. Ce pays a déjà été le meilleur débouché pour nos machines agricoles, mais ce marché nous est fermé aujourd'hui. En outre, nos fabricants de machines agricoles avaient un vaste débouché en Europe. J'ai souvent entendu dire que le marché européen était plus important que notre propre marché canadien. Vu sa dépression, l'Europe n'achète plus de nous. Alors pourquoi assaillir cette industrie, si ce n'est pour obtenir un tremplin politique?

Prenez maintenant la circonscription de Smith's-Fall. Le gouvernement y a renoncé, après l'échec qu'il a subi dans cette région-là, il y a quelques mois. Si sir Lyman Jones et le sénateur Frost—qui étaient intéressés dans cette industrie—étaient encore à leurs sièges dans cette Chambre, je me demande si ce remaniement tarifaire aurait été effectué. Je ne le crois pas.

Cela fait-il partie d'un projet conclu avec les gens de l'Ouest? S'il en est ainsi, où sera le point d'arrêt? La législature de la Saskatchewan a exprimé ses desiderata, et quand le

tarif et le budget seront déposés, que se passera-t-il? L'industrie du ciment sera-t-elle attaquée? Ou bien cette attaque n'aura-t-elle pour seule victime que les machines agricoles? Je réitère que c'est la conséquence de combinaisons avec les progressistes afin de s'assurer de leur appui, et que, sans ces combinaisons, et si le gouvernement eût été indépendant à la Chambre, nous n'aurions jamais entendu parler de cette politique.

Et, de plus, le gouvernement s'approprie tout le mérite de ce que prétendent avoir fait, au cours de l'année dernière, les chemins de fer nationaux. Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est que personne ne félicitera le gouvernement plus chaleureusement et plus sincèrement que moi lorsqu'il méritera des compliments, mais je crois que nos chemins de fer auraient remporté un succès beaucoup plus considérable si le gouvernement ne s'en était point mêlé. La riche récolte de grain du nord-ouest a contribué énormément à augmenter les profits de notre réseau national; et je pense que tout le monde s'accorde à approuver la conduite générale de l'administration. Nous avons le ferme espoir que les affaires seront encore meilleures l'an prochain qu'elles ne l'ont été l'an dernier; mais le gouvernement agit présentement contre les chances que possède notre réseau d'accroître le volume de ses affaires. Je vais essayer de le démontrer. Depuis des années, l'on se plaint que nous ne transportons pas la majeure partie du grain du nord-ouest canadien; qu'une partie en est détournée vers d'autres débouchés que les nôtres et qu'une importante portion de notre récolte passe par Buffalo. Les chiffres de cette année nous démontrent que de toute notre récolte de l'Ouest, Buffalo a reçu 117,000,000 de boisseaux, tandis que nos lignes canadiennes n'en ont obtenu que 107,000,000. Pourquoi cela? La principale raison est que des taux exorbitants sont exigés sur les Grands Lacs, des taux beaucoup plus élevés qu'ils devraient l'être, et le gouvernement a laissé faire et fermé les yeux sur cette violation du statut qu'il avait lui-même voté. La Chambre se souvient que l'on nomma, l'an dernier, une commission qui coûta des milliers de dollars pour étudier certaines plaintes portées par divers expéditeurs du Nord-Ouest, et qu'ensuite on adopta une mesure qui fut chaleureusement approuvée par cette Chambre. Je fus enchanté de la voir adopter. Elle spécifiait que toute personne ou compagnie de transport exigeant des taux élevés pour le transport du grain serait sujette à procès devant une commission. Mais le gouvernement s'est dérobé et a permis aux armateurs de charger ce qu'ils voulurent. Comme résultat, l'on vit, le printemps et l'été suivants, le grain transporté sur les Grands Lacs, au défi même de la loi, à des taux deux fois plus élevés que ceux que l'on avait demandés jusque-là. Que peut répliquer à cela le gouvernement? Ajoutons qu'au moment précis où l'on exigeait des taux élevés pour le transport du grain de Fort-William au lac Huron et à la Baie Georgienne, le taux chargé de Duluth à Buffalo était de 2 sous et demi le boisseau et le taux de Port-Arthur à Buffalo de 4 sous ¾. Je demanderai maintenant au ministre de répondre à cette question: Croit-il qu'il est juste, alors que les vaisseaux américains de Duluth à Buffalo demandaient 2 sous et demi du boisseau, que les vaisseaux canadiens,—ou même américains,—chargeassent 4 sous ¾ de Port-Arthur à Buffalo? Le gouvernement aurait dû appliquer la loi. Pourquoi les vaisseaux canadiens exigeaient-ils double prix pour la même distance?

L'honorable M DANDURAND: Pour quel mois était-ce?

L'honorable M. BENNETT: Je veux parler du 19 septembre. Ce sont les chiffres de cette date.

L'honorable M. DANDURAND: 1923?

L'honorable M. BENNETT: Oui, 1923. Pour le 27 septembre 1923, ce sont les chiffres suivants: de Duluth à Port-Colborne, 3 sous; de Fort-William à Buffalo, 5 sous et demi. Pourquoi enlevait-on 2 sous et demi par boisseau à l'expéditeur canadien? Le 13 septembre, de Fort-William à Buffalo, 5 sous et demi, de Duluth à Buffalo, 3 sous le boisseau.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami possède-t-il les taux de Duluth ou de Port-Arthur aux ports de la Baie Georgienne?

L'honorable M. BENNETT: J'en ai quelques-uns. Cependant les taux des ports de la Baie Georgienne auraient dû être beaucoup inférieurs parce qu'un vaisseau peut se rendre trois fois aux ports de la Baie Georgienne contre deux fois dans les autres ports. Mais voici le point intéressant. Le commerce entre Fort-William et les autres ports sur les lacs, est monopolisé par les navires canadiens. Les vaisseaux américains ne pouvaient pas se consacrer à ce commerce, car ils auraient alors enfreint les lois côtières. Et pourtant l'on permettait aux fréteurs canadiens de charger 5 et 6 sous le boisseau. Et remarquez que les taux augmentent toujours vers la fin de novembre, et malgré tout le prix était de 4 sous le boisseau de Fort-William à Buffalo et le blé était entreposé pour l'hiver à bord des

vaisseaux. Le gouvernement ne bouge pas et regarde le fermier de l'Ouest, à court d'argent, obligé de payer un taux beaucoup plus fort au printemps et au commencement de l'été. Pourquoi le gouvernement a-t-il permis cela? Parce qu'il avait peur d'appliquer une loi qu'il avait placée dans les Statuts. N'eût été ce manquement, une quantité beaucoup plus considérable de grain aurait passé par les ports de la Baie Georgienne. Cette question ne manque pas d'importance. Ces honorables messieurs peuvent très bien donner comme motifs de ne pas observer la loi qu'il leur était impossible d'obtenir des navires américains. Il y avait des vaisseaux américains dans le commerce, mais il aurait été vain d'espérer, au moment où la loi était ignorée au lieu de servir d'instrument pour réduire les taux, qu'ils agissent autrement que d'accepter ce qu'on leur offrait. S'ils avaient traversé aux Etats-Unis, ils n'auraient pas pu obtenir autant par suite de la concurrence. Il existe une raison pour ne pas avoir expédié plus de grain, l'an dernier, par les ports de la Baie Georgienne. Nous avons été heureux d'apprendre qu'environ 40,000,000 de boisseaux de grain ont passé par les entrepôts de Midland; les convois ne manquaient pas et nous aurions pu tout aussi bien en recevoir 60,000,000 de boisseaux. Le grain était transporté à Buffalo, parce qu'il en coûtait moins cher ainsi que de l'avoir expédié à des points plus hauts sur les lacs. Cette question de la manutention des grains n'intéresse pas seulement la région que j'habite; elle intéresse tous les cultivateurs du Nord-Ouest. Si les agriculteurs des prairies occupaient une situation si enviable qu'ils ne considérassent pas du tout les taux sur les lacs ou les voies ferrées, tout serait pour le mieux, mais telle n'est pas la condition des fermiers de l'Ouest.

Je sais que toute personne qui se lève en cette Chambre ou ailleurs pour signaler la dépression qui existe au pays, même s'il en indique le remède, s'expose à recevoir l'épithète de prophète de malheur. Il est pourtant inutile de crier "Paix, paix," quand la paix n'existe pas; et la paix n'existera jamais chez nous tant que ces taux ne seront pas rectifiés. Et le gouvernement ne cherchera pas à y remédier s'il sait par là nuire à ses amis. Mon honorable ami (l'honorable M. Dandurand) sait, aussi bien qu'il sait qu'il est assis dans son fauteuil, que la protection accordée à ces fréteurs au Canada, l'an dernier, a été exercée par le gouvernement par suite de l'influence toute puissante de la *Canada Steamships Company,* dont il est la créature jusqu'à un certain point.

L'honorable M. DANDURAND: N'avons-nous pas légiféré contre eux à la dernière session?

L'honorable M. BENNETT: Certainement, vous avez légiféré contre eux; et c'est justement le motif de mes reproches: vous avez placé la loi dans les statuts et vous ne l'avez pas appliquée.

L'honorable M. DANDURAND: Les taux n'ont-ils pas été réduits de 50 pour cent de 1923 à l'automne dernier?

L'honorable M. BENNETT: Pas du tout. Ils ont augmenté, ainsi que je l'ai démontré à mon honorable ami avec les chiffres que j'ai cités, et je les tiens pour exacts, et le grain aurait pu être transporté à de bien meilleures conditions. La Canada Steamships Company est une importante organisation. Mon honorable ami de De Lanaudière (l'hon. M. Casgrain) est l'un des directeurs de cette compagnie. Elle possède une grande influence. Elle peut causer beaucoup d'embarras à la province de Québec. Plusieurs amis de parti sont actionnaires, gros actionnaires, dans cette compagnie. Elle jouit d'une énorme influence, et voilà le résultat.

L'honorable M. DANDURAND: Elle n'avait pas grande influence lorsqu'elle s'opposait à notre législation l'an dernier.

L'honorable M. BENNETT: Elle ne s'inquiétait pas beaucoup de votre législation, car elle savait très bien que si la loi était inscrite dans les statuts, du moment qu'elle lui ferait du tort, elle ne serait pas mise en force.

L'honorable M. MURPHY: Et elle ne le fut pas.

L'honorable M. BENNETT: La compagnie vit immédiatement que cette loi ne serait pas appliquée.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami sait que telle n'est pas la raison. Il connaît les difficultés que nous avons eues à imposer notre législation aux navires américains.

L'honorable M. BENNETT: Quant à cela, aussi longtemps que nos lois seront appliquées l'été, alors qu'on ne transporte pas de grain, elles n'auront aucun effet sur les navires américains; mais à l'automne, quand tout le grain est transporté, bien que les Américains protestassent contre certaines clauses ou restrictions, ils s'empressaient de venir transporter le grain, à cause des taux élevés qui existaient ici; parce qu'ils avaient fini de transporter le minerai des Etats-Unis, et qu'il n'y avait pas beaucoup de grain du côté améri-

cain. C'est la raison pour laquelle vers la fin de novembre, le grain était transporté à Buffalo pour 4 sous le boisseau, où il était entreposé pour tout l'hiver.

La question du transport du grain intéresse au plus haut point la population du Nord-Ouest. Depuis quelques mois, une enquête suit son cours, et que nous révèle-t-elle? une des révélations les plus étonnantes est un abus dont j'ai allégué l'existence l'année dernière. et dont j'ai apporté, je pense, la preuve assez bien fondée. En quoi cet abus a-t-il consisté? Dans les efforts des négociants de grain malhonnêtes à faire passer leur grain par les Etats-Unis, afin d'en opérer le mélange. Les journaux en ont fait mention, et voici un extrait d'un article au sujet des témoignages rendus devant cette commission d'enquête.

Les témoins ont affirmé qu'ils ont établi une comparaison favorable entre les échantillons-types envoyés dans le Royaume-Uni et le grain canadien reçu, et un très grand nombre d'acheteurs ont fait les plus grands éloges des catégories et des qualités du blé canadien. Ils ont cependant exprimé le sérieux grief que le blé canadien était mélangé et déprécié lors de son passage aux Etats-Unis.

Je félicite le gouvernement d'avoir mis au jour ce fait, grâce à l'enquête, car si nous voulons que le blé canadien conserve son excellente renommée, nous devons l'expédier dans toute sa pureté au marché britannique et empêcher qu'il soit mélangé au blé tendre des Etats-Unis. L'expérience démontre qu'il est adultéré lors de son passage par les élévateurs de Buffalo. Réprimons cet abus. Pour quelle raison le gouvernement ne consacre-t-il pas ses efforts à expédier tout le grain ou la plus grande partie du grain canadien par les voies canadiennes? Il a dépensé des millions pour sa manutention à Montréal. Il possède trois lignes de chemins de fer distinctes, des Grands lacs à Montréal, Il possède aussi du matériel roulant valant des millions de dollars. L'année dernière, et je suis heureux de le dire, j'ai appuyé dans cette Chambre une recommandation demandant au gouvernement d'étudier la question d'agrandir les élévateurs à Midland, ma ville. Le gouvernement a donné suite à la recommandation et, en conséquence, les chemins de fer nationaux ont transporté 40,000,000 de boisseaux de blé à ce port. Tout ce dont Midland a besoin est l'agrandissement de ses élévateurs. Midland est doté d'un autre élévateur fédéral avec toute sa force motrice, mais cet entrepôt ne peut recevoir qu'environ 1,000,000 de boisseaux, et je suggère au gouvernement de recommander à sir Henry Thornton et à la commission des chemins de fer d'agrandir cet élévateur. Cela aurait pour premier effet d'enrayer, dans une grande mesure, le transport du grain par voie de Buffalo.

La chose serait importante pour les cultivateurs du Nord-Ouest, et leur intérêt exige qu'il soit mis fin à cette adultération du blé canadien. J'espère donc que l'honorable ministre fera valoir auprès de ses collègues la proposition tendant à agrandir les élévateurs de Midland.

L'honorable M. McMEANS: L'expédition du grain par la voie de la baie d'Hudson.

L'honorable M. BENNETT: Mon honorable ami suggère l'expédition du grain par la voie de la baie d'Hudson. Eh bien, je lui ferai remarquer que si, après avoir obtenu l'entrée en franchise des machines agricoles, les progressistes de la Chambre des Communes déclarent la grève, ils se rallieront le parti libéral pour parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson. En effet, on a annoncé qu'ils allaient bénéficier d'une autre diminution de $10,000,000 dans les taux de l'Ouest.

La question des embranchements a été soulevée dans la Chambre des communes, et je veux faire quelques remarques sur ce sujet. J'ai voté, l'an passé, contre le programme préparé par le gouvernement; et si le gouvernement, durant cette session, présente la même loi, sous une forme aussi peu acceptable, je voterai encore contre elle, en compagnie de plusieurs autres sénateurs qui siègent de ce côté-ci de la Chambre; mais j'appuierai la construction de n'importe quel embranchement, à son mérite, lorsqu'il y aura de bonnes raisons à cet effet. On m'a signalé que parmi les embranchements dont on proposait la construction par le bill de l'année dernière, il y en avait un pour le district de la Rivière de la Paix. Je connais plusieurs personnes qui sont parties de l'endroit que j'habite pour s'en aller dans cette région, et, par elles, j'ai obtenu des informations de première main sur les difficultés où ils se trouvent aujourd'hui. Le district de la Rivière de la Paix est une région splendide du Nord-Ouest. Elle offre des conditions avantageuses, non seulement pour la culture du grain, mais encore pour l'élevage des bestiaux; et elle se trouvera dans une situation infiniment meilleure si l'on développe son système de transport pour les grains jusqu'à l'océan Pacifique. Je crois que l'on a fait un tort immense aux gens qui peuplent le district de la Rivière de la Paix en ne leur construisant pas ce chemin de fer, qui aurait une longueur d'à peu près 200 milles.

L'honorable M. DANDURAND: Pas tout à fait.

L'honorable M. BENNETT: Que dit l'honorable monsieur?

L'honorable M. DANDURAND: La longueur est de 154 milles.

L'honorable M. BENNETT: Alors, c'est tant mieux si le chemin de fer projeté n'a que 154 milles. J'avais compris qu'il aurait approximativement 200 milles. Cet embranchement devrait être construit par le gouvernement, et, dans mon opinion, un bill devrait être soumis à cet effet le plus tôt possible. Une autre raison pour agir tout de suite est que la voie ferrée traverserait une des plus belles régions du pays où l'on trouve de l'anthracite.

L'honorable M. MURPHY: Les mines Hoppe.

L'honorable M. BENNETT: Les mines Hoppe. Voilà une autre raison pour construire l'embranchement. Les cultivateurs de cette partie du pays ont passé par une période de dépression, à ce que je comprends, mais si la voie ferrée était construite, ils pourraient consacrer une partie de leur temps à exploiter les ressources forestières du milieu où ils vivent en produisant des dormants, des poteaux pour les lignes télégraphiques, etc., lorsque leur temps n'est pas pris par la culture.

L'honorable M. MURPHY: Le bois de pulpe aussi.

L'honorable M. BENNETT: Ils auraient alors un excellent débouché vers l'océan Pacifique dont les fermiers de l'Alberta tirent tant d'avantages aujourd'hui. Le gouvernement devrait tenter d'enlever beaucoup de grain canadien à la route de Buffalo, le plus de grain possible. Notre pays possède un système très complet d'élévateurs et de chemins de fer pour lequel nous avons énormément dépensé. En conséquence, il est nécessaire de favoriser le commerce par nos voies canadiennes. Nos exportations par le port de Vancouver augmentent. Je suis heureux de constater que Vancouver a exporté, cette année, environ 50,000,000 de boisseaux de grains. Nous devrions nous efforcer d'enlever le plus de grain possible à Buffalo afin de l'exporter par nos ports de l'est. . . On me dit que le taux de transport du blé, du district de la Rivière de la Paix à Fort-William, est aujourd'hui de 27 sous par boisseau, et que si l'on construisait un chemin de fer, on pourrait l'envoyer à Vancouver pour 10 sous par boisseau. On peut aussi augmenter le commerce des bestiaux. On raconte des histoires malheureuses sur cette région de notre pays. Dix à quinze milles personnes l'auraient abandonnée parce que les chemins de fer ne la desservent pas. Si le gouvernement ne présente pas une loi votant les sommes nécessaires à la construction de cette voie ferrée, je crois qu'il méritera la censure de la Chambre. Et, pour ma part, je suis préparé à voter pour la construction de cette ligne parce que je connais ses avantages et que je crois qu'elle doit être construite.

Je fondais quelque espoir en mon honorable ami le leader de cette Chambre, pour qui j'entretiens la plus haute estime. Je l'ai toujours considéré comme un représentant de la vieille doctrine, et j'ai cru qu'il était, jusqu'à un certain point, imbu du vieux libéralisme de sir Richard Cartwright et d'autres anciens libéraux, qui faisaient passer les principes avant les bénéfices, et qui tombaient en défendant leurs principes. L'honorable monsieur ne peut-il inculquer quelques-uns de ces sentiments aux autres membres du gouvernement, qui est aujourd'hui en minorité dans ce pays et qui outrage la décence du gouvernement responsable en se cramponnant au pouvoir, malgré cette minorité? Mon honorable ami fait partie d'une organisation qui se maintient en autorité contre la volonté du peuple et, ce qui est pire, qui ne procure pas au corps électoral l'occasion de se prononcer. Qu'il tienne une consultation électorale pour connaître le verdict national. Les ministériels allèguent qu'ils ont consulté les électeurs de la province de Québec. Ils feraient bien d'user de prudence. Il est vrai qu'ils ont choisi la circonscription de Richelieu, où ils ont réélu leur candidat, un de mes amis, qui avait le prestige d'avoir obtenu un portefeuille. Mais, l'honorable sénateur sait que dans sa province de Québec, on murmure que le gouvernement ne croit pas à la fidélité de la population. C'est un principe sain que d'avoir confiance au peuple. Quand les chefs du parti ont proposé la réciprocité, ils ont jugé que le changement était merveilleux et qu'ils allaient s'en remettre en toute confiance à la consultation électorale. Je demande au Cabinet pourquoi il ne consulte pas avec confiance le corps électoral? Le pays est aux abois, et les seuls qui, à l'heure actuelle, fassent confiance au gouvernement sont ses membres mêmes.

L'honorable M. DANDURAND: Qui demande une élection?

L'honorable M. BENNETT: Le peuple.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sache pas que l'Ouest l'ait demandée.

L'honorable M. BENNETT: Et la demande de l'Ouest serait loin de lui plaire. Engageons une lutte franche.

Le discours du trône contient un paragraphe, qui me fait sourire.

> L'unité nationale, non moins que la prospérité nationale, dépend de l'élimination de ces obstacles qui ont eu pour effet de désunir l'Ouest de l'Est canadien et d'empêcher l'établissement en permanence sur la terre.

L'unité nationale, voilà le besoin du pays; non pas simplement l'union de l'Est et de l'Ouest, mais de tout le pays. Et l'honorable

sénateur devrait être un des premiers à faire porter ses efforts vers la réalisation de l'unité nationale, au lieu de dire "Nous attaquerons les manufacturiers", comme la chose est arrivée. On ne produira pas cette unité nationale par ces clameurs. Il y a parfois, dans la vie de l'individu, des moments où il est bon d'être heureux et de se réjouir et, récemment, je me suis beaucoup amusé à la lecture d'un compte rendu de journal au sujet d'une réunion très gaie, tenue dans la cité de Montréal. L'honorable sénateur était présent. Et l'on parle d'unité nationale. La présence de mon honorable ami n'avait pas pour objet de favoriser cette unité—loin de là. Le parti libéral venait d'éprouver des revers politiques. Halifax l'avait renié, et une circonscription canadienne française du Nouveau-Brunswick lui avait retiré sa confiance.

L'honorable M. MURPHY: C'est-à-dire acadienne.

L'honorable M. BENNETT: C'est-à-dire canadienne française. Les convives étaient tout à la joie, et la réjouissance aurait été complète sans le nuage des événements qui venaient de se produire dans la province de Québec. En quoi consistait-il? Le chef de l'opposition y avait prononcé une série de discours; il avait visité Sherbrooke et d'autres centres industriels. Il avait, en apparence, causé une impression sur la population, et l'honorable sénateur, qui ressentait encore les revers subis à Halifax et dans Kent, et craignant que la province de Québec ne fût gagnée par le courant, a ainsi exprimé ses sentiments:

Pendant des semaines M. Meighen a semé ses discours dans la province de Québec. C'est son droit, comme c'est notre devoir de l'écouter. Le principal grief de M. Meighen a été que la population de la province de Québec lui en voulait personnellement. Il en a cherché la cause, qu'il a attribuée au militarisme et à la loi de conscription. Il se trompe. Il se peut que ce soit l'une des causes, mais il en existe d'autres. Je signalerai sa plus grande faute, celle que ne lui pardonnera jamais tout le peuple canadien: l'adoption de la loi des élections en temps de guerre.

Le sénateur Dandurand a déclaré qu'il ne pouvait concevoir de mesure plus erronée, plus malhonnête, plus perfide et plus inique en ce pays. Il a accusé le gouvernement d'avoir permis l'ouverture de 28 bureaux de scrutin aux Etats-Unis pour les soldats anglais qui avaient servi dans l'armée canadienne, mais qui n'avaient jamais mis les pieds au Canada. Il a parlé de la manipulation des bulletins de vote et de leur répartition à la convenance du gouvernement. Il a ajouté qu'ils avaient même été fabriqués, et que telle était la cause du juste châtiment que les provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard ont infligé à M. Meighen, en 1921, quand elles ont accordé leur solide appui au parti libéral.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai aussi mentionné les autres causes—le rejet de la réciprocité pour l'Ouest.

L'hon. M. BENNETT: Le rejet de la réciprocité dans l'Ouest ne sera jamais en cause quand une élection aura lieu dans la province de Québec. Cet argument n'aura aucune valeur. Au contraire, ce sont ces appels qui produiront leur effet.

Or, je demande à l'honorable sénateur s'il est exact que 28 bureaux de scrutin ont été ouverts aux Etats-Unis pour que des Anglais qui n'avaient jamais mis les pieds au Canada pussent y voter?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. BENNETT: Je défie l'honorable sénateur de mentionner un seul endroit où il en existait.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai écrit au directeur général des élections, le colonel Biggar, pour lui demander combien de bureaux de scrutin avaient été ouverts pour recueillir les suffrages des gens qui n'étaient jamais venus au Canada, et il m'a répondu qu'il y en avait 28.

L'honorable M. BENNETT: Où étaient-ils situés?

L'honorable M. DANDURAND: Dans les différents camps des Etats-Unis, où s'opérait le recrutement de soldats de l'Angleterre pour l'armée canadienne.

L'honorable M. BENNETT: J'ai été renversé à la lecture de cette affirmation. Je me suis renseigné, et j'ai appris que tels n'étaient pas les faits. J'ai été abasourdi que l'honorable sénateur ait fait cette déclaration publique, qui était de nature à allumer les passions et les préjugés au pays. Tel était le but. L'honorable monsieur aurait pu apprendre que, à l'approche de l'hiver de 1918, je pense, 5,000 jeunes gens ont été envoyés de la province d'Ontario au Texas pour suivre un cours d'instruction afin de joindre le corps des aviateurs, et ce sont eux qui ont voté à ces bureaux de votation. L'honorable sénateur aura-t-il l'obligeance de publier une rétractation dans les journaux de sa province? Il affirme que c'étaient des soldats anglais qui n'étaient jamais venus au Canada. Je puis lui mentionner des noms.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami peut mentionner des noms, mais je peux lui en mentionner d'autres.

L'honorable M. BENNETT: Et l'honorable monsieur affirme toujours que ces gens n'avaient jamais mis les pieds au Canada?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. BENNETT: D'où venaient-ils?

L'honorable M. DANDURAND: De la Grande-Bretagne, et ils ont été recrutés sous le régime de la loi de conscription de la Grande-Bretagne. Ils ont été obligés de retourner dans leur pays, mais ils se sont enrôlés sous le drapeau canadien. C'est pour cette raison que la loi des élections en temps de guerre leur a permis de voter au Canada et d'affecter leurs votes aux circonscriptions électorales de leur choix.

L'honorable M. BENNETT: J'affirmerai à l'honorable monsieur que ces hommes étaient de jeunes Canadiens qui se sont enrôlés dans le corps d'aviation. N'avaient-ils pas le droit d'exprimer leurs suffrages? Ils ne pouvaient s'exercer dans Ontario durant les mois d'hiver, et ils ont été envoyés au Texas. La prochaine fois que l'honorable sénateur fera une déclaration dans la province de Québec afin de soulever l'opinion publique contre M. Meighen ou contre qui que ce soit, qu'il s'assure des faits. A quelle occasion a-t-il prononcé ces paroles? A une occasion de réjouissance. Pourquoi cette sortie contre M. Meighen?

L'honorable M. MURPHY: Quel était le motif?

L'honorable M. BENNETT: Quel était le motif? Il n'y en avait aucun, sauf que l'honorable sénateur savait que son parti perdait pied dans la province de Québec, comme il avait retrogradé dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami se méprend. J'ai dit que M. Meighen avait contribué à constituer des majorités de dix, quinze ou vingt mille voix, chose auparavant inconnue au Canada. J'ai ajouté que la conscription était un sujet controversable, mais que la province de Québec et les autres provinces se sont opposées au vol d'une élection sous le couvert de la loi des élections en temps de guerre.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable monsieur affirme que l'élection fédérale de 1917 a été volée?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur siégeait alors dans cette Chambre, et ses amis siégeaient aux Communes. Pourquoi n'ont-ils pas réclamé l'institution d'une enquête? Son attitude est très compréhensible, mais je suis surpris qu'il l'ait prise. Le sonnailler mène le troupeau.

Les libéraux redoutent le sort qui les attend dans la province de Québec, et mon honorable ami sait que c'est la raison qui a motivé toutes ces menées et tout ce troc avec les progressistes. Nous avons été témoins de ce qui s'est passé l'an dernier, alors que le gouvernement a acheté sans vergogne deux membres du parti progressiste, qui sont allés prendre leurs sièges à la droite. Un des transfuges représente la circonscription de Muskoka, voisine de la mienne, et ce député a aujourd'hui honte de se montrer dans la circonscription qui l'a élu. Les libéraux craignent de consulter le peuple, mais s'il y eût jamais, dans l'histoire du Canada, un temps propice pour tenir une élection, c'est bien aujourd'hui que le gouvernement est en minorité à la Chambre.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami me permettra-t-il une question? Serait-il possible de dissoudre ce Parlement avant d'adopter le bill de redistribution?

L'honorable M. BENNETT: Alors présentez-le et adoptez-le. Je signifierai cependant à l'honorable leader que s'il dépose sur le bureau de cette Chambre un bill de redistribution, et que ce bill comporte le remaniement que le gouvernement a l'an dernier projeté pour la province d'Ontario, il n'aura pas mon appui. Votre parti tente d'accomplir ce qui n'a jamais été entrepris auparavant, s'il essaie d'imposer le projet soumis au comité et qui tend à séparer en deux moitiés une cité afin de procurer un avantage politique. Si l'honorable sénateur pense qu'il va réussir à faire adopter ici un bill de cette nature, il se trompe fortement.

L'honorable M. DANDURAND: Il n'y aura pas de remaniement de la carte électorale.

L'honorable M. BENNETT: Si l'honorable dirigeant n'estime pas que la séparation de la cité de Windsor est un remaniement électoral...

L'honorable M. DANDURAND: Vous vous rendrez compte quand le bill sera déposé.

L'honorable M. BENNETT: L'année dernière, vous avez soumis vos projets au comité, et un membre du comité me les a fait voir. Présentez votre mesure et permettez au peuple de décider une fois pour toutes si le parlement doit être gouverné par la majorité, ou si toute l'armature de la constitution doit être subordonnée au jeu de politiciens qui préfèrent les places à la pratique honnête de la vie politique.

L'honorable M. TURGEON: Honorables messieurs, au début de ce débat, j'avais décidé de ne pas y participer; mais les remarques de certains orateurs qui y ont pris part me contraignent de présenter quelques observations sur des sujets qui m'intéressent particulièrement.

Je suivrai l'excellente coutume établie, et je féliciterai tout d'abord celui qui a proposé l'adresse et celui qui l'a appuyé. Depuis une vingtaine d'années, j'ai été associé dans l'autre Chambre au motionnaire de l'Adresse, et son impressionnante éloquence n'est pas une révélation pour moi, car j'ai déjà, en maintes occasions, eu le privilège d'en constater le déploiement. Je dois dire que le discours du nouveau sénateur (l'hon. M. Côté) a eu le don de me plaire à l'extrême. Notre nouveau collègue, qui vient de l'Alberta, nous a esquissé l'histoire de cette province et il nous a décrit ses espoirs en l'avenir. Il s'est exprimé en un superbe français, ce qui est, à mes yeux, une assurance que les Canadiens-français de la province de l'Alberta, tout en ayant adopté la langue anglaise, n'en ont pas moins conservé leur faculté de parler la langue française et d'en apprécier les charmes.

Je désire féliciter Son Excellence et ses conseillers pour le discours du trône, qui inspire tous les Canadiens à s'élever plus haut qu'ils ne l'ont été depuis la guerre. Son discours nous fait mieux contempler, non pas le passé, mais l'avenir, comme il nous fait envisager les ressources et les possibilités du pays: il nous laisse entrevoir un avenir certes très brillant. Si, dans les années passées, nous ne nous sommes pas sentis aussi heureux que nous l'avions espéré, jetons les yeux sur les autres nations—même sur les Etats-Unis, où nos enfants immigrent aujourd'hui en trop grand nombre—et rappelons-nous que, dans l'avenir, aucun peuple ne sera plus heureux que le peuple canadien qui s'est attaché à son sol, quand nous encouragerons, comme il convient de le faire, le développement des nombreuses ressources et industries nationales, qui sont assez vastes pour nourrir pendant des siècles une population de plusieurs centaines de millions. Mais il faut s'orienter dans la bonne voie.

Je n'approuve cependant pas, pour le développement et le bonheur du pays, les mesures préconisées par certains honorables représentants élevés dans un autre milieu que le mien et avec des idées qui diffèrent des miennes. Je ne blâme pas les protectionnistes sincères, qui croient que seul un haut tarif peut rendre le peuple canadien heureux et prospère. Comme vous le savez, mon expérience et mes convictions me font pencher pour le libre-échange, toutes les fois qu'il est praticable. Au cours des quelques dernières années, il a été presque impossible d'imprimer un mouvement au libre-échange, mais l'heure est venue pour l'administration d'accomplir quelque chose dans ce sens. J'admire la sagesse du gouvernement qui a annoncé au pays, dans le discours du trône, son intention d'assurer une plus grande liberté de commerce et un plus grand développement de nos ressources naturelles—non pas par l'entière abolition du tarif, mais par la plus forte réduction possible des droits sur les instruments de production, que ces instruments servent au cultivateur, au pêcheur ou au mineur. Aujourd'hui, les instruments nécessaires au mineur sont coûteux, et les droits imposés sont presque prohibitifs. Ce régime encouragera les industries livrées à la production. Les cultivateurs, qui ne se bornent pas aux producteurs de grain et aux autres cultivateurs des provinces des Prairies, mais nos producteurs de l'Est, tout autant que ceux de la Colombie-Britannique, ont besoin de tous les encouragements possibles pour rester sur le sol et y conserver leurs fils et leurs filles. Plus nous accroîtrons le nombre de nos producteurs, plus nous développerons les marchés au bénéfice des industries manufacturières et autres dans les cités. Les manufacturiers amélioreront leur situation, non pas en supputant leurs profits sur peut-être un faible rendement, mais en amplifiant leurs affaires au moyen de l'accroissement de la population rurale et par l'augmentation de la prospérité du cultivateur. Il vaut mieux pour le manufacturier de réaliser un profit de, disons $1,000 de moins sur un article, et d'augmenter son profit total par l'augmentation de son rendement et de son commerce. En attendant, cette déclaration de réduire le coût des instruments de production sera appréciée par tous les producteurs du pays.

Le discours du trône contient d'autres promesses qui cadreront assurément avec les aspirations du Canada. J'y observe deux lignes qui me réjouissent très fortement:

> Des efforts encore plus grands seront accomplis pour poursuivre la politique du commerce canadien par les ports canadiens.

Je remarque aussi qu'une mesure sera de nouveau présentée pour la construction des embranchements des chemins de fer nationaux. C'est avec regret que j'ai vu ce projet repoussé à la dernière session. Je ne désire pas critiquer les motifs de ceux qui ont voté contre cette mesure, mais, d'après moi, cette Chambre aurait dû imiter l'attitude prise à la Chambre des communes, dans l'intérêt du pays en général et des chemins de fer nationaux eux-mêmes. On a déjà déclaré, et cette assertion est répétée aujourd'hui, que nous avons trop de voies ferrées dans notre pays. C'est l'un des arguments dont se servent non seulement les conservateurs, mais aussi les libéraux de ce côté-ci de la Chambre. On affirme que trois lignes transcontinentales sont suffisantes et que nous ne devrions pas prolonger ces voies

par mesure d'économie. Il faut nous rappeler que nous avons, sous la gérance du directorat des lignes nationales, des lignes de l'Atlantique au Pacifique, et ces voies transcontinentales doivent être proprement alimentées si nous voulons que le réseau prospère et qu'il rentre dans ses dépenses. Ces lignes doivent attirer le commerce autant que possible, et les sources nécessaires de l'accroissement de l'expansion commerciale de nos chemins de fer se trouvent dans les régions éloignées des lignes mères. C'est pour rapprocher des principales lignes les produits de ces différentes régions éloignées que l'on se propose de construire les embranchements suggérés. Sans ces produits, les principales lignes ne peuvent pas fonctionner avec profit, ni même sans perte.

Quelques semaines avant la présentation du bill des embranchements, le Sénat avait approuvé plusieurs bills demandés de la part du Pacifique-Canadien par des honorables messieurs qui ont une grande admiration pour ce réseau. J'avoue que je l'admire moi-même et qu'il a gagné l'admiration du public en général. Le Pacifique-Canadien a prié le parlement de lui accorder des chartes de trois ans pour lui permettre de construire des prolongements nécessaires au succès de ses affaires sur ses lignes. Si nous avons une telle confiance dans l'administration du Pacifique-Canadien,—et je partage cette confiance avec tous les autres Canadiens,—si nous souhaitons sa prospérité, pourquoi ne pas avoir une confiance semblable en cet autre corps, responsable de l'administration d'une ligne beaucoup plus longue que celle du Pacifique-Canadien, de 22,000 milles de voies ferrées,—s'étendant d'un océan à l'autre?Le même principe est applicable. La Commission du Canadien national a demandé la permission de construire certains embranchements pendant une période de trois ans. La Commission d'administration s'accorde à reconnaître que ces lignes sont indispensables, qu'elles constitueraient un avantage pour le réseau, comme pour les populations que ces lignes desserviraient. Pourquoi hésiterions-nous à accéder aux désirs de la Commission d'administration des lignes nationales quand nous nous rendons à la requête du Pacifique-Canadien? Aucune objection n'a été soulevée en comité ou dans cette Chambre aux chartes demandées par le Pacifique-Canadien, mais quand arrivèrent des requêtes semblables, ayant un but identique et un égal espoir de succès, de la part du Canadien national, propriété du peuple canadien, nous avons considéré que la suggestion n'était pas bien formulée.

Pour ma part, j'ai été à même de juger que la plupart de ces lignes sont devenues une nécessité. Au cours d'un voyage dans l'Ouest, l'été dernier, j'ai entendu des arguments très convaincants sur les avantages que procureraient ces lignes. J'espère donc qu'au moment où ce bill sera de nouveau présenté au parlement, ainsi que l'annonce le discours du trône, il recevra la considération bienveillante de cette Chambre.

Les directeurs du chemin de fer du Pacifique-Canadien méritent notre confiance, mais n'avons-nous pas des administrateurs du réseau du Canadien national qui sont dignes aussi du respect et de la confiance? La réputation de sir Henry Thornton, aux Etats-Unis, en Angleterre, et comme président du réseau national, est de celles dont tout homme peut être fier, et il inspire certainement l'admiration et la sympathie à tous les Canadiens. Quand la Commission du Canadien national, de la même façon que le Pacifique-Canadien, nous demandera une charte de trois ans pour construire ses embranchements, sa demande devra donc être accordée. Je crois réellement qu'il est plus avantageux pour le réseau au point de vue commercial d'avoir une période de trois ans pour construire certains prolongements que d'avoir une seule année. Si nous votons, chaque année, un montant déterminé, il ne restera plus que quelques mois pour poursuivre le travail de construction. Dès que l'hiver surviendra le travail devra cesser. L'année suivante nous aurons à voter une autre somme. L'administration des chemins de fer ne peut pas coordonner aussi facilement son travail quand elle n'a qu'un an pour le faire. Si elle a trois ans à sa disposition, elle peut entreprendre l'ouvrage qui presse davantage, ou qui importe le plus, laissant le reste attendre un an ou deux, et distribuant les contrats, comme fait le Pacifique-Canadien, de manière à tout compléter dans ces trois ans.

L'honorable préopinant a mentionné une ligne en particulier et j'approuve ce qu'il en a dit, bien que je ne partage pas ses vues générales sur les embranchements. J'ai été heureux de l'entendre exprimer l'espoir que le district de la Rivière de la Paix, dans le nord de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise, obtienne le prolongement de ligne qu'il demande, pour permettre aux habitants de cette région de rejoindre le Transcontinental à Prince-Rupert et d'atteindre les autres points de la Colombie-Anglaise. La côte du Pacifique présente les seuls débouchés pour leurs produits, et ils ne peuvent y parvenir sans qu'un embranchement unisse la région de la rivière de la Paix avec la ligne principale du Canadien national. La Rivière de la Paix est l'un des districts les plus remplis d'avenir du Canada, non seulement à cause du blé qu'il produit, mais pour son rendement agricole et

pour ses ressources forestières. J'apprécie beaucoup les remarques de mon honorable ami de Simcoe (l'hon. M. Bennett) et j'attire l'attention de cette honorable Chambre ainsi que du gouvernement sur l'importance d'accorder cette demande.

Certes il est nécessaire de pratiquer l'économie sous toutes ses formes. Le discours du trône promet de la réaliser dans l'administration fédérale. Je partage les vues que l'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable sir George E. Foster) a exprimées hier sur la nécessité de l'économie. Il sait que si je ne partage pas toujours ses aspirations et si je n'approuve pas toujours ses principes, je ne l'en admire pas moins à d'autres égards. Je puis dire que nous usons de franchise, même quand nous différons d'avis. L'économie doit être générale, mais, comme Richelieu, le grand homme d'Etat de France, le fit autrefois observer à Louis XIV: "L'économie ne consiste pas seulement à dépenser peu, mais à dépenser à propos." Je crois que c'est pratiquer l'économie, en vue d'une prospérité future, que de faire une dépense pour la construction de ces embranchements, afin de conserver les magnifiques résultats que l'administration des chemins de fer nationaux du Canada a obtenus au profit du pays. En moins de deux ans, nous avons réussi à convertir un déficit de nombreux millions de dollars en un surplus de plusieurs millions de dollars, en ce qui concerne l'exploitation du réseau. N'est-ce pas l'ancien ministre du Travail qui a reconnu, hier ou avant-hier, les qualités administratives des membres de la Commission des chemins de fer nationaux? Quant à moi, j'ai toujours eu foi en la nationalisation de notre réseau ou en son administration sous le contrôle du gouvernement, ou du peuple, tout aussi bien que sous l'administration d'une compagnie privée. Je sais que beaucoup de gens ne l'admettent pas encore, mais les faits et les chiffres ont démontré, durant la dernière année, que ce régime est possible et qu'il est tout à l'avantage du Canada. On dit souvent que, sous le régime de la nationalisation, les chemins de fer doivent être administrés par le gouvernement. Je désapprouve cette doctrine. Il est bien préférable, je crois, qu'un réseau soit placé sous la direction du gouvernement, et qu'un autre soit exploité par une compagnie privée. Cela fait naître la concurrence entre les deux compagnies. Autrement, s'il n'existait que des compagnies privées, elles pourraient s'entendre afin de relever leurs taux et d'accroître leurs revenus, ce qui serait au détriment du pays. D'autre part, sous le régime exclusif de la nationalisation, nous pourrions être portés à dire que le gouvernement les néglige ou qu'il les emploie à d'autres fins qu'à favoriser les intérêts du commerce et de la population.

Je suis heureux de savoir que tous les efforts seront accomplis pour accélérer et augmenter le mouvement du trafic vers les ports canadiens. Mon ambition a toujours été de voir le jour où toutes les exportations du pays, de quelque région qu'elles puissent provenir, passeront par nos ports canadiens. Lors de la construction du Transcontinental, sir Wilfrid Laurier et son ministre des Finances, l'honorable W. S. Fielding—dont l'absence est regrettée non seulement par la Chambre, mais aussi par tous les membres du Parlement, comme par tous les Canadiens—ont affirmé qu'une fois le chemin de fer achevé, la préférence britannique ne s'appliquerait qu'aux importations passant par les ports canadiens. C'était une mesure patriotique, qui serait aujourd'hui d'un grand profit au Canada, et surtout aux chemins de fer.

La Providence nous a départi en héritage des richesses que nous n'apprécions pas à leur juste valeur. Notre pays s'étend d'un océan à l'autre, sur une distance d'environ quatre mille milles. Nous sommes dotés de ports susceptibles de recevoir les marchandises de toutes les autres nations. La Providence les a répartis de façon à assurer le trafic du pays. Mais nous n'avons pas su jusqu'ici y faire converger notre commerce. Et quand je parle de nos ports, je n'entends pas simplement le port de Saint-Jean ou celui de Halifax. J'habite assez loin du premier, et je suis encore plus éloigné du deuxième. Je parle de nos ports nationaux. Leur prospérité engendre la prospérité du pays, et quand je demande que notre commerce soit dirigé vers ces ports, ce n'est pas à seule fin de procurer du travail ou un avantage à la population de ces villes.

Si, au lieu de permettre que 60 ou 65 p. 100 de l'exportation de notre grain de l'Ouest prennent la voie de Minneapolis ou de Chicago, ou celle de Port-Arthur à Buffalo, et de là soient dirigés vers New-York, Philadelphie et Boston, nous le canalisions en entier vers nos ports de l'Atlantique ou vers ceux de l'Ouest, quel énorme bénéfice en retirerait l'ensemble du pays. Si nous empêchions nos marchandises d'exportation d'être transportées par les voies ferrées américaines, tous les frais que le cultivateur de l'Ouest paie aujourd'hui pour le transport de ses produits de Minneapolis à Buffalo seraient encaissés par nos compatriotes. Le travail s'accentuerait, non seulement à Saint-Jean et à Halifax, mais tout le long du chemin de fer au Manitoba, dans

le nord de l'Ontario et dans la province de Québec. Il ne s'agit pas d'un simple principe, mais d'une vertu patriotique qui devrait animer tous les Canadiens.

Aucune nation n'a mieux servi ses propres intérêts que notre voisine du Sud, et je me borne à demander que nous l'imitions pour en faire bénéficier le Canada. J'espère que ce paragraphe du discours du trône déterminera les résultats que j'espère depuis si longtemps, à savoir, que les produits d'exportation du Canada passeront par les ports canadiens.

La côte du Pacifique possède un très brillant avenir. J'admire sa population, à cause de son activité et de son énergie qui lui ont permis d'orienter, en peu de temps, les produits de l'Alberta et des autres parties de l'Ouest vers ses ports, ouverts durant toute l'année. Elle possède, je le réitère, un très brillant avenir, et je lui souhaite la prospérité, comme je la souhaite aux provinces de l'Est.

C'est l'esprit canadien qu'il faut implanter au pays. Nous n'appartenons pas tous à l'Est ou à l'Ouest. Le Canada est notre patrimoine commun. Les vastes ressources nationales de toute espèce, qu'elles soient dans les forêts, dans les lacs ou dans le sol, commandent l'attention du Canada, et la prospérité d'une région du pays vient accroître la prospérité générale.

Nul n'a plus que moi la confiance que j'ai toujours eue en la prospérité des provinces des Prairies. Elles alimentent non seulement les chemins de fer, mais aussi le commerce de l'Ouest et de l'Est. Quand nous parlons de diminuer la protection sur les machines agricoles au profit de la population de ces provinces, nous servons les intérêts du Canada tout entier, ainsi que les intérêts des manufacturiers, qui produiront davantage et vendront plus au peuple canadien. Ce sera une satisfaction pour le cultivateur de savoir que les manufacturiers lui expédient ces instruments aratoires et ces machines agricoles au plus bas prix possible. Le cultivateur de l'Ouest a souvent fait observer, et non sans raison: "Lorsque j'achète mes machines agricoles d'une fabrique américaine, je verse $200 au trésor américain". Le cultivateur ne se décide pas à acheter ses machines à l'étranger avant de s'être rendu compte que l'article canadien est plus coûteux. Sans cet écart dans le prix, les cultivateurs de toutes les provinces feraient leurs achats au pays.

Dans l'intervalle, si nous enseignons à nos fils et à nos filles qu'ils doivent produire, notre population s'accroîtra, notre marché national sera plus profitable à nos industries, et il s'élargira sans cesse. Ce serait parfait de dire que nous réalisons un fort profit sur les chaussures, si l'ouvrier n'avait besoin que de chaussures; mais quand il arrive à son foyer, il constate qu'il doit acheter d'autres objets pour lui et sa famille: des meubles et d'autres produits pour sa maison. Ce n'est donc que par des réductions étendues sur les articles de première nécessité que le manufacturier pourra réussir. Pour ce motif, j'affirme que ce discours du trône fait réfléchir la population et lui inculque un esprit d'utilité.

L'orateur précédent (M. Bennett), que j'écoute avec intérêt depuis nombre d'années, m'a donné une inspiration dans les quelques paroles qu'il a prononcées au sujet de l'élection dans la circonscription de Kent, province du Nouveau-Brunswick, qui est ma province. Hier et avant-hier, nous avons entendu blâmer sir Wilfrid Laurier et le parti libéral pour la construction du Transcontinental, chemin de fer dont le coût a été aussi élevé, qui n'était pas en service et ne rapportait aucun bénéfice comme on disait alors. Je suis en mesure d'affirmer que si, au mois de décembre dernier, des ministres fédéraux ont subi un échec dans l'élection de Kent, il faut en attribuer la cause au fait même que la Commission d'administration du réseau ferré canadien n'avait pas encore mis en plein service le Transcontinental, et il était futile de s'attendre qu'elle pût l'exploiter en entier dans un aussi court laps de temps. La perte de l'élection provient de ce qu'un des premiers représentants du parti conservateur, le premier lieutenant, pourrais-je dire, du très honorable chef de l'opposition, le député de Saint-Jean, s'est rendu dans le comté de Kent où il a fait appel aux électeurs pour tâcher de leur donner la même vision que celle que sir Wilfrid Laurier avait quand, il y a 20 ans, il a construit la voie ferrée, non seulement dans l'intérêt de Québec, d'Ontario et de l'Ouest, mais surtout au profit de Saint-Jean et de Halifax. Je me réjouis que certains des adversaires du Transcontinental commencent enfin à voir clair et à avouer que sir Wilfrid Laurier eut peut-être une plus grande vision de l'avenir du Canada que tout autre homme du pays.

J'affirme que cette voie ferrée est destinée à devenir un des plus grands facteurs de la prospérité nationale, et après avoir lu le discours du trône, j'ai eu un nouvel espoir. Je sais bien qu'il était impossible à sir Henry Thornton et à ses collègues de rendre aussitôt prospère ce chemin de fer. J'ai eu l'honneur de m'adresser à sir Henry, à une grande assemblée du Board of Trade de Moncton, et je lui ai dit que sa tâche commandait toute son attention, qu'on espérait de lui des merveilles, et que ces merveilles maintiendraient la renommée qu'il avait acquise en d'autres

pays. J'ai ajouté que le Canada était prêt à lui accorder le temps de les réaliser. Les paroles prononcées ici, hier et avant-hier, sont une marque de confiance en son administration jusqu'à aujourd'hui, et à mesure que le temps lui permettra de développer le trafic de cette voie ferrée, les provinces de l'Est seront aussi contentes que les autres.

On a beaucoup parlé de la concentration du grain à Portland, au lieu de Saint-Jean. Ce n'est pas ma faute. Lors de l'étude du bill de l'acquisition du Grand-Tronc, aux Communes, je me suis évertué à démontrer qu'il n'était aucunement nécessaire d'acquérir le tronçon entre la frontière et Portland, et j'ai prétendu que nous pouvions régler avec la compagnie. J'ai alors mis le ministre des Finances sur ses gardes contre l'exploitation de la ligne Montréal à Portland. Je lui ai fait observer: "Une fois que vous aurez détourné le trafic vers cette voie, il continuera de la suivre." Les lieutenants du parti conservateur qui sont allés dans le comté de Kent ont fait retomber toute la responsabilité sur le parti libéral. Je désire faire rectifier cette impression, non seulement pour Kent et les Provinces maritimes, mais pour tout le Canada. Je me soucierais peu que du grain soit transporté à Portland, pourvu que nous nous efforcions le plus possible de diriger sur les ports canadiens le trafic qui prend aujourd'hui la route de New-York, Philadelphie et Boston, ce qui nous oblige à payer aux Etats-Unis la moitié des frais de transport qui sont ensuite versés au trésor américain. Si le transport s'effectuait sur le Transcontinental, de Winnipeg à Québec en été, et de Saint-Jean à Halifax en hiver, Portland ne compterait plus guère pour nous, et le pays serait content. J'insiste particulièrement sur la conservation du trafic au Canada pour les ports canadiens. On pourra objecter la distance de Saint-Jean, qui est bien plus éloigné de Portland que Montréal. Ce n'est cependant pas par voie de Montréal que je désire voir exporter le grain et les autres produits de l'Ouest, non plus que les marchandises importées expédiées à l'Ouest, en hiver. Ces marchandises devraient passer par Saint-Jean et Québec, sur le Transcontinental. Tous ceux qui connaissent les chemins de fer conviendront qu'on peut, en hiver, transporter un train de grain de Winnipeg à Québec, par le pont de Québec, et à Saint-Jean, à aussi bon marché que le Pacifique-Canadien peut transporter du grain de Winnipeg à Montréal, et de là à Saint-Jean, comme il en transporte de 15,000,000 à 20,000,000 tous les hivers. Lorsque le train du Pacifique-Canadien, composé de 25 à 30 wagons, ou de 40 au plus, arrive à Montréal, le train du Canadien National, qui a quitté Winnipeg en même temps, a déjà traversé Québec et Lévis, et il est rendu à la Rivière-du-Loup. J'affirme que le chemin de fer national peut transporter ce grain et le livrer à Saint-Jean ou à Halifax avec un plus grand profit que le Pacifique-Canadien ne peut en réaliser sur sa voie. Ce n'est pas pour la seule cause que le trajet est de 240 milles plus court par le Transcontinental, de Winnipeg à Québec ou Saint-Jean, mais aussi parce que la même locomotive peut tirer, sur le Transcontinental, le double des marchandises qu'elle peut remorquer sur le Pacifique-Canadien. Avec la rapidité du transit et son économie dans le transport de centaines de milliers de boisseaux de grain, le chemin de fer pourrait réaliser un plus grand profit qu'un petit train circulant sur une distance de quelques milles de moins. Il y aurait économie de main-d'œuvre et, en hiver, économie de combustible, surtout de Winniepg à Montréal.

Nous avons donc tout ce qu'il faut pour la réussite de nos voies ferrées nationales. Je m'intéresse aussi au succès du Pacifique-Canadien, car s'il n'était pas prospère le pays en souffrirait. Notre réseau national, je le sais, a beaucoup à apprendre de ce chemin de fer, et je suis sûr que si le Pacifique-Canadien possédait la voie du Transcontinental de Winnipeg à Saint-Jean, il ne serait pas lent à en tirer parti.

On a dit que le Transcontinental a été construit dans un moment d'enthousiasme. Il a été entrepris après une étude approfondie, et le peuple canadien a approuvé le projet, en 1904. On peut affirmer que sir Wilfrid Laurier s'est présenté devant l'électorat sur cette question. Il lui a soumis la même proposition en 1908 et 1911, et si, en 1911, il a été renversé sur la question de réciprocité avec les Etats-Unis, il faut attribuer son échec à la grave erreur commise par la majorité de la population canadienne. Les provinces de l'Ouest n'ont pas été les seules à en souffrir — et elles ont assurément été les principales victimes — mais le Canada tout entier a souffert, car la prospérité dont auraient joui les provinces de l'Ouest se serait en définitive traduite par la prospérité des provinces de l'Est.

La motion pour voter l'Adresse est adoptée.

HOMMAGE A LA MEMOIRE DES SENATEURS THORNE ET RATZ

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, avant l'ajournement du Sénat, je désire parler de la perte que nous avons éprouvée dans le départ, pour un monde meilleur, de deux de nos estimés collègues, l'honorable M. Thorne et l'honorable M. Ratz.

Le sénateur Thorne était si alerte qu'il était loin d'accuser ses quatre-vingts ans. Il a fourni une longue et utile carrière dans la cité de Saint-Jean, la capitale du Nouveau-Brunswick. C'était un homme d'affaires très prospère; il avait atteint le sommet et il jouissait de la confiance de toute la société, dont il était un dirigeant. Il possédait toutes les hautes qualités de citoyen qui lui ont valu l'estime de son milieu. Il était doué d'un jugement sain et animé de plus noble esprit public. Je connais des gens qui, ayant eu le privilège de vivre dans son entourage, ont recherché ses avis pour leur ligne de conduite. La plupart des établissements industriels et financiers reconnaissaient son intègre réputation d'habile homme d'affaires, et ils sollicitaient ses conseils. Son caractère était agréable et il ne comptait que des amis. Sa perte sera vivement ressentie, non seulement par les citoyens de Saint-Jean, mais par la plus grande circonscription du Canada. Il faisait l'admiration de cette Chambre par ses excellentes qualités personnelles et par son charme.

Nous sommes, au même titre, attristés par la mort subite de l'honorable M. Ratz. Toute l'estime que j'ai exprimée à l'égard de l'honorable M. Thorne s'adresse également à l'honorable M. Ratz. C'était le fils de ses œuvres, et il a réussi dans les entreprises qu'il a établies et développées dans sa propre ville. Ses concitoyens ont marqué leur estime pour lui quand ils l'ont choisi comme leur représentant à la Chambre des communes durant nombre d'années. Il était doué d'un bon cœur et très affable. Nous regrettons son départ et nous présentons nos vives sympathies à sa veuve et à ses enfants.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, je partage les sentiments que mon honorable ami le leader du gouvernement a su si bien exprimer à l'occasion du décès de deux de nos collègues, survenu depuis la dernière session, et je suis certain que les honorables sénateurs des deux côtés de la Chambre rendront le même hommage à leur mémoire.

Le sénateur Thorne a su se faire aimer, non seulement de tous les représentants de la Chambre, mais de toute la société au milieu de laquelle il a vécu. Nous relevons dans sa vie ce trait caractéristique que, dans toutes ses sphères d'action, il pouvait être accepté comme chef. Des hommes que j'ai connus, nul ne possédait plus que lui le charme social et ne s'est fait plus aimer de ceux avec qui il est venu en contact, plutôt à cause de ses qualités naturelles que par un effort de sa part. Il n'est pas exagéré d'affirmer que, dans son propre milieu, la cité de Saint-Jean, et dans toute la province du Nouveau-Brunswick, je dirai même dans toute la sphère dans laquelle il a évolué, nul n'a occupé dans l'estime de ses compatriotes une plus haute place. Bien qu'il n'ait jamais été député avant son élévation au Sénat, il était néanmoins l'esprit dominant de la vie politique de sa province. N'occupant aucun poste officiel dans le parti de cette province, il n'en était pas moins le chef reconnu par le gouvernement qui l'a nommé au Sénat du Canada. On concédait sans hésiter que c'était le conseiller le plus averti de son parti. On pourrait en dire autant de ses aptitudes commerciales. Je ne connais personne qui se soit plus distingué que feu le sénateur Thorne dans la vie industrielle de la province à laquelle il appartenait. C'était l'un des princes accrédités du commerce, à la fois au Nouveau-Brunswick et dans les Provinces maritimes. Quel que fût son champ d'action, il occupait d'emblée le poste de dirigeant. Nous déplorons profondément son départ, et ceux d'entre nous qui l'on connu plus intimement éprouveront un plus vif regret de sa disparition. Sa mémoire nous sera toujours chère.

Lors de son élévation au Sénat, feu le sénateur Ratz comptait de nombreuses années de services aux Communes. Il nous a apporté toute son expérience politique. Bien qu'il n'ait pas pris une part des plus actives à nos délibérations, il a toujours activement, et au plus haut point, participé aux affaires de cette Chambre. Il était ponctuel au comité dont il était membre. Quelle que fût la tâche qu'on eût pu lui assigner, il s'en acquittait avec une diligence et une adresse qui sont tout à la louange de sa mémoire. L'influence de cette Chambre dans l'étude des affaires publiques est, dans une forte mesure, subordonnée aux connaissances et à l'expérience des honorables sénateurs de son calibre. Ils font bénéficier le Sénat de l'expérience qu'ils ont acquise aux Communes et dans leur ambiance. Je me joins à mon honorable ami le dirigeant du Gouvernement pour exprimer notre regret et notre chagrin du décès du sénateur Ratz.

Je sais que j'épouse les sentiments de la Chambre tout entière quand je dis que nous déplorons la disparition de nos deux collègues.

AJOURNEMENT DU SENAT

L'honorable M. DANDURAND propose:

Que le Sénat, quand il s'ajournera aujourd'hui, restera ajourné jusqu'au mardi, 1er avril, à huit heures du soir.

L'avis porte la date du mardi, 25 mars, ce qui signifierait un ajournement de deux semaines. Quand j'ai donné cet avis, je croyais

que les données requises par le comité d'enquête institué pour étudier le service civil seraient disponibles au 25 mars. Nous avons cependant appris, à la réunion de ce matin, que les documents demandés au Bureau de la statistique ne seraient pas prêts avant le 1er avril. Comme aucune mesure, autant que je puisse voir, ne nous sera transmise par les Communes avant cette date, je suis disposé, si le Sénat partage mon avis, à modifier la motion comme suit:

Que le Sénat, quand il s'ajournera aujourd'hui, restera ajourné jusqu'au mardi, 1er avril, à huit heures du soir.

Encore une fois, je ne sache pas qu'aucune mesure importante nous soit transmise avant cette date. Le comité des divorces est autorisé à siéger pendant l'ajournement. L'autre travail important que doit accomplir cette Chambre est l'enquête que mènera le comité du service civil, mais rien ne nous servirait de nous réunir avant le premier avril, car les renseignements nécessaires à cette enquête ne nous seront pas communiqués avant la fin du mois.

Je profite de l'occasion pour faire quelques remarques au sujet de notre situation. Nous attendons des mesures législatives de la part des Communes, mais il est très douteux que nous en recevions avant le premier d'avril. En effet, la discussion sur l'adresse dans l'autre Chambre dure d'habitude quinze jours ou plus, et ce n'est qu'à la fin de la discussion que le budget est déposé et qu'on en commence l'étude. Ainsi donc, il est très peu probable que les Communes nous transmettent des projets de loi avant un certain temps.

Puisque j'en suis sur ce point, et vu que les Communes discutent parfois la réforme du Sénat, je désirerais discuter la réforme de l'autre Chambre. La rentrée a virtuellement eu lieu le 1er mars. Si les Communes ne changent pas leur coutume, je prévois que la session se poursuivra jusqu'en juillet, et peut-être en août, ce qui signifie que le Parlement siégera durant les canicules.

J'ai fortement exprimé l'avis que la Chambre des communes pourrait modifier ses règles, en ce qui concerne la discussion des affaires publiques. Les conditions qui règent dans l'autre Chambre nous intéresse à un tel point que le Sénat me paraît justifié de discuter la situation Il y a 235 députés aux Communes, et ce nombre sera encore augmenté de 10 ou 15 après la prochaine élection; il me semble donc qu'il faudrait limiter la longueur des discours qui y sont prononcés, tout comme la règle a été établie dans beaucoup d'autres Parlements. Il est vrai que les Communes ont adopté la règle de clôture, mais il ne semble pas qu'elle ait suffisamment limité la longueur des discours pour permettre à tous les représentants de se faire entendre. Au Congrès des Etats-Unis, une certaine limite est fixé aux discours. Le président de la Chambre des députés a le pouvoir, si je ne me trompe, de limiter graduellement les discours à mesure que la discussion progresse. Je me demande si les honorables leaders de l'autre Chambre ne pourraient pas se concerter—et je mentionne surtout le premier ministre, le très honorable M. Meighen, M. Forke et, si ce parti possède un noyau, le chef du parti travailliste, quel qu'il puisse être. . .

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il constitue tout le parti.

L'honorable M. DANDURAND: Je me demande, dis-je, s'ils ne pourraient se concerter et arrêter un règlement dont ils feraient l'essai cette session. Je propose que, pour les bills et les motions importantes, les quatre premiers discours ne devraient pas durer plus d'une heure chacun, et que chacun des autres discours ne devrait pas dépasser un quart d'heure. Si les Communes tentaient d'appliquer cette règle durant une session, je suis convaincu que la qualité des discours qui y sont débités s'en ressentirait. Les députés feraient ressortir les faits essentiels, et les discours auraient beaucoup plus d'effet sur le pays qu'il n'en ont aujourd'hui, à cause de leur longueur.

A la Chambre des communes anglaise, aucun représentant n'oserait, quel que puisse être son rang, prononcer un discours de plus d'une heure, sauf dans des occasions exceptionnelles. Je ne crois pas que les discours qui y sont prononcés dépassent une demi-heure Si les discours prononcés à la Chambre anglaise sur les questions internationales de la plus haute importance, ou sur les questions impériales qui couvrent les sept mers, ne dépassent pas une demi-heure, les députés de la Chambre des Communes pourraient certes, en préparant bien leurs discours, borner leurs remarques aux faits essentiels et, par suite, économiser le temps perdu dans l'étude de mille et un détails.

J'ai, pendant nombre d'années, suivi les débats de la Chambre anglaise, et j'ai été surpris de la rapidité avec laquelle ils se poursuivent sur une multitude de sujets, en moins de temps qu'il n'en faut à la Chambre des Communes pour voter l'adresse. Si ces discours étaient restreints, comme il est proposé, ils auraient plus de valeur et, chaque session, le pays réaliserait une économie de milliers de dollars. J'ai, en tous lieux, en-

tendu formuler des griefs contre la longueur de nos sessions. Or, la durée de la session dépend de la longueur des discours et de leur abus à la Chambre des Communes.

Nous avons intérêt à discuter le sujet, car nous sommes pour ainsi dire les prisonniers de l'autre Chambre, et nous attendons leur bon plaisir pour la transmission de leurs mesures. Nous nous ajournons maintenant au premier d'avril, et beaucoup de projets ne nous seront communiqués que tard dans la session. Pendant les deux premiers mois, les Communes perdent un temps précieux. Je crois donc que si les chefs des trois ou quatre partis de l'autre Chambre s'entendaient, ils pourraient raccourcir d'au moins un mois la durée d'une session ordinaire, et, au lieu de siéger quatre mois, comme elle l'a fait l'année dernière, elle pourrait expédier les affaires et tout clore en trois mois.

Il était temps que le Sénat fît connaître ses griefs aux Communes, et je crois que ces remarques recevront l'approbation de tous les représentants du Sénat. Par malheur pour moi, les chefs que je connais dans l'autre Chambre sont mes cadets par plus de vingt ans. Comme je suis cependant entouré ici d'hommes d'expérience, dont plusieurs ont passé un certain nombre d'années aux Communes, il me semble que nos propositions seront reçues avec bonne grâce par l'autre Chambre, qui ne saurait manquer de les étudier avec attention.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami présente un nouveau point: la réforme de la Chambre des communes. Il y a si longtemps que nous entendons formuler des propositions tendant à réformer le Sénat que c'est un véritable soulagement de considérer la possibilité de réformer la Chambre des Communes.

Il est impossible de discuter, en cinq minutes, un aussi vaste sujet. Je n'ai donc pas l'intention d'entrer dans le vif d'un débat de cette nature. Toutefois, je ne crois pas qu'à notre retour, après l'ajournement, nous puissions mieux employer notre temps qu'à la discussion amorcée par mon honorable ami. Dans l'intervalle, nous pourrons réfléchir aux meilleures méthodes à adopter pour atteindre ce but.

Il doit exister une meilleure entente entre les deux Chambres du Parlement. La Chambre des communes expédie ses affaires sans aucunement se soucier de l'existence de cette Chambre. Elle consacre son énergie à leur expédition, sans tenir compte que la Chambre Haute doit examiner les mesures législatives que les Communes lui transmettent. L'obstacle que j'entrevois à l'acceptation de la proposition de mon honorable ami est que le gouvernement use, et la chose est naturelle, de stratégie vers la fin de la session, alors qu'il retient d'importants projets de lois, jusqu'à ce qu'il soit trop tard pour les discuter en cette enceinte. La conséquence est que, dans les deux dernières semaines de la session, nous avons déposé sur le bureau du Sénat les plus importantes mesures du pays et que nous n'avons pas eu le temps de les délibérer avec soin. Mes honorables collègues se rappelleront ce qui s'est passé la session dernière. Il n'est pas exagéré de dire que des projets de loi comportant la dépense d'une couple de cents millions de dollars nous ont été transmis dans les dernières minutes de la session. Il était absolument impossible d'en faire l'étude attentive, et c'était par conséquent le devoir du Sénat d'en rejeter une grande partie. Pour cette raison, le Sénat a été en butte à de nombreuses critiques dans le pays, mais ceux qui nous attaquaient ignoraient les difficultés que nous avions à surmonter.

Permettez-moi de présenter une proposition, que mes collègues pourront peser pendant l'ajournement. Ne pourrions-nous pas faire valoir auprès de la Chambre des Communes l'opportunité qu'il y aurait d'expédier les affaires publiques par le renvoi de son budget à un comité de l'autre Chambre, comme la chose se pratique au parlement britannique? Nous savons parfaitement que la plus grande partie des séances des Communes est consacrée à l'étude du budget. Pendant que cette étude se poursuit, les Communes ne peuvent délibérer les mesures législatives qui nous sont ensuite transmises. Si donc, un comité des Communes était chargé d'examiner le budget, l'autre Chambre pourrait consacrer plus de temps à l'étude des projets de lois? Cela permettrait de présenter au Sénat des mesures qui nous tiendraient occupés, et qui mettraient fin aux ajournements inconvenants que nous sommes parfois obligés de faire.

L'honorable M. DANDURAND: La discussion pourra être soulevée de nouveau. J'ai cependant jugé qu'avant de nous séparer nous devrions donner le bénéfice de nos avis, si crus soient-ils, à la Chambre des Communes. J'ai proposé de limiter la longueur des discours. Mon honorable ami fait maintenant la précieuse proposition que le budget devrait être renvoyé à un comité spécial des Communes, comme à la Chambre des communes anglaise. Ainsi, pendant que ce comité examinerait le projet de budget, la Chambre des Communes pourrait délibérer les bills publics et nous les transmettre assez tôt pour que nous

puissions les étudier avec minutie. Leur étude ne serait plus menée au pas de charge, à la dernière heure de la session.

Au Congrès américain, un représentant qui doit se conformer à la règle de cinq minutes peut, après avoir élaboré le discours qu'il désire adresser à ses électeurs, le faire publier dans le *Congressional Record*. Notre Chambre des Communes pourrait peut-être adopter cette méthode. Le volume des "Débats" serait le même, mais la session ordinaire serait ainsi abrégée d'au moins un mois.

L'honorable M. TURGEON: Honorables messieurs, je désire réitérer ma proposition de la session dernière. Voici quel en était l'objet. Le leader du Gouvernement devrait se concerter avec l'autre Chambre pour que tous les bills d'intérêt privé soient en premier lieu déposés au Sénat, puis transmis aux Communes. Le résultat serait que les Communes adopteraient les mesures législatives, en un tiers du temps qu'il lui faut aujourd'hui.

La motion, amendée telle que proposée, est adoptée.

Le Sénat s'ajourne au mardi, premier avril, à huit heures du soir.

SENAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mardi, 1er avril 1924.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir.

Prières et affaires de routine.

PRESENTATION D'UN NOUVEAU SENATEUR

L'honorable Andrew Haydon, d'Ottawa, Ontario, est présenté par l'honorable M. Dandurand et l'honorable M. Watson.

BILL CONCERNANT LES BREVETS

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 4, intitulé: Loi modifiant la Loi des brevets (version française).

BILL CONCERNANT LES DIFFERENDS INDUSTRIELS

L'honorable M. DANDURAND dépose le projet de loi intitulé: Loi modifiant la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907.

BILL DES PENITENCIERS

Déposition par l'honorable M. DANDURAND, d'un projet de loi intitulé: Loi modifiant la Loi des pénitenciers.

BILL CONCERNANT LES FRUITS

L'honorable M. DANDURAND dépose un projet de loi intitulé: Loi modifiant la loi des fruits (version française).

BILL DES SUBSIDES

L'honorable M. DANDURAND dépose le premier bill des subsides intitulé: Bill 20—Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice financier expirant le 31 mars 1925—et dit:

Honorables messieurs, la coutume veut que ces bills soient lus trois fois avec l'assentiment général de la Chambre. Je suis prêt à me conformer à cette coutume, excepté toutefois si l'on s'y oppose.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Remettons l'affaire à mardi.

L'honorable M. DANDURAND: C'est bien.

DIFFEREND INDUSTRIEL AU CAP-BRETON

L'honorable M. DAVID: Je désire appeler l'attention du ministre dirigeant cette Chambre sur un entrefilet du *Star*, de Montréal, donnant le compte rendu d'un discours prononcé, paraît-il, par un nommé McLachlan lors d'une assemblée des mineurs du Cap-Breton. Voici ce que dit le *Star*:

> McLachlan fit le discours incendiaire de la réunion. Il conseilla aux hommes de pratiquer le sabotage et de ne pas fournir un travail équivalant au juste salaire reçu. Tous les conseils régionaux devraient envoyer au président Lewis une dépêche protestant contre le contrat des rétributions. Vous n'êtes pas obligés, dit-il, d'accepter ce contrat, et vous devriez faire tout votre possible pour le rompre. Wolvin aura besoin de charbon durant ces semaines prochaines pour remplir les commandes qu'il a reçues de Montréal. C'est le temps de prendre votre revanche. Minez aussi peu de charbon que possible de manière à montrer à vos oppresseurs que vous refusez de travailler dans les conditions actuelles et que vous ne voulez pas donner tout votre effort dans votre ouvrage à moins que la compagnie ne consente à passer un contrat satisfaisant avec ceux que vous avez choisis pour vous représenter.

Je voudrais savoir si ce nommé McLachlan est le même individu que le Gouvernement a récemment élargi conditionnellement, et si le Gouvernement se propose de laisser à cet homme la liberté de continuer à tenir de tels propos sédicieux, et si nos gouvernants n'ont pas plutôt l'intention de le renvoyer à la prison d'où il n'aurait pas dû sortir.

L'honorable M. DANDURAND: Je suppose que mon honorable collègue demande cette question au Gouvernement, et je n'ai pas l'autorisation d'y répondre. Mon honorable ami ferait mieux, il me semble, de placer sa question à l'Ordre du jour. Je pourrais

alors lui donner une réponse officielle plus satisfaisante que l'expression de mon opinion personnelle.

L'honorable M. DAVID: Je le ferai.

L'honorable M. CASGRAIN: Faites-le maintenant.

L'honorable W. B. ROSS: Je suppose que mon honorable ami le leader du Gouvernement n'a pas maintenant le temps de se rendre là-bas pour faire arrêter McLachlan.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Mercredi, 2 avril 1924.

La séance est ouverte à trois heures.

Prières et affaires de routine.

TRAITE DU TRAFIC DES SPIRITUEUX

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, les Communes nous ont transmis un traité conclu entre Sa Majesté et le président des Etats-Unis concernant le trafic des spiritueux. Comme ce traité n'a pas encore été déposé, je le place sur le bureau du Sénat pour le faire insérer au Procès-verbal. De la sorte, nous pourrons le discuter demain.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: En sera-t-il distribué des exemplaires aux sénateurs?

L'honorable M. DANDURAND: Je me suis renseigné pour savoir si le traité avait été imprimé et distribué, et le greffier de la Chambre m'a appris qu'il n'a été ni imprimé ni distribué. C'est pour cela qu'il est nécessaire de l'insérer au Procès-verbal.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon très honorable ami d'Ottawa (le très honorable sir George E. Foster) a demandé hier certains renseignements qui devraient être fournis, ce me semble, avant que nous abordions l'étude de cette question. Ces données jetteraient un peu de jour sur le sujet. Le simple dépôt du traité ne permet pas à la Chambre d'asseoir un jugement sain sur un projet de cette envergure. J'espère que mon honorable ami se rendra à notre demande, et nous lui saurons gré s'il nous procure ces données.

L'honorable M. DANDURAND: L'avis de motion présenté par le très honorable sénateur (le très honorable sir George E. Foster) embrasse beaucoup de points, et il s'écoulera quelque temps avant que les autorités de la Douane puissent recueillir les données demandées par la Chambre. Quand mon honorable ami (l'honorable sir James Lougheed) aura lu le traité conclu entre Sa Majesté le Roi et le président des Etats-Unis, il jugera peut-être que de plus amples renseignements ne sont pas nécessaires pour reconnaître aux Etats-Unis le droit de recherche dans la limite de trois milles. Quoi qu'il en soit, nous pourrons étudier la question demain.

INDUSTRIES CANADIENNES

INTERPELLATION

L'honorable M. DAVID demande au gouvernement:

Les manufacturiers du pays ont-ils présenté au gouvernement un rapport exposant les besoins des diverses industries canadiennes, en ce qui concerne l'établissement, le maintien, le progrès ou le développement de ces industries?

L'honorable M. DANDURAND: L'interpellation de l'honorable sénateur est très complexe, et la réponse pourrait être affirmative ou négative. Si les manufacturiers sont considérés comme une organisation, je répondrai par la négative. Individuellement, ils sont en communication constante avec le ministère des Finances et font des représentations occasionnelles. Le ministère des Finances ne manque pas de prendre acte des déclarations et des rapports que le président de l'Association des manufacturiers présente à leurs conventions annuelles, et même à leurs assemblées mensuelles.

CANAL D'EGOUT DE CHICAGO

INTERPELLATION ET DISCUSSION

L'honorable M. DAVID demande au gouvernement:

Le gouvernement a-t-il protesté contre un plus grand détournement des eaux du lac Michigan que n'en autorise le traité conclu entre le Canada et les Etats-Unis au sujet du canal d'égout canadien, et les gouvernements de ces deux pays ont-ils échangé une correspondance à cet égard?

Le gouvernement est-il informé que les Américains ont l'intention de convertir le canal d'égout de Chicago en un canal qui reliera les Grands Lacs au Mississipi, de manière à abaisser le niveau du Saint-Laurent? Dans l'affirmative, une correspondance a-t-elle été échangée à ce sujet entre le gouvernement canadien et le gouvernement des Etats-Unis?

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a posé deux questions sur le même sujet. Voici la réponse que m'a transmise le ministère de la Marine et des Pêcheries à la première question:

Il n'a été conclu aucun accord entre le Gouvernement du Canada et les Etats-Unis à l'égard du détournement d'eau du lac Michigan dans le canal du District sanitaire.

Voici maintenant la réponse apportée par le ministère à la deuxième question:

Le Gouvernement du Canada sait que plusieurs projets de loi ont été déposés au Congrès pour obtenir des crédits qui permettront de construire un canal de neuf pieds, reliant l'extrémité ouest du canal du District sanitaire de Chicago au Mississipi; mais ces travaux ne peuvent être inaugurés avant l'octroi des crédits.

A ce sujet, le Canada a signifié ses objections à tout détournement d'eau des Grands Lacs.

J'ai demandé des détails plus détaillés et voici la réponse que j'ai reçue:

Relativement à votre lettre du 20 courant au sujet du détournement à Chicago, j'ai l'honneur de vous apprendre que, le 8 mai 1899, le secrétaire de la Guerre alors en exercice a délivré le permis suivant:

"Attendu qu'une loi du Congrès, ratifiée le 3 mars 1899, et intitulée "Loi portant ouverture de crédits pour la construction, la réparation et la conservation de certains ouvrages publics, dans les rivières, les havres et à d'autres fins", décrète qu'il ne sera pas licite d'altérer ou de modifier le cours, le lit, la condition ou le débit du canal d'un cours d'eau navigable aux Etats-Unis, à moins que l'entreprise n'ait été recommandée par le chef des ingénieurs et autorisée par le secrétaire de la Guerre, avant son inauguration;

"Et attendu que le District sanitaire de Chicago, une corporation municipale, organisée en vertu des lois de l'Etat de l'Illinois, a construit un canal artificiel allant de la rue Robey, Chicago, à Lockport, et que cette corporation a déjà obtenu la permission d'effectuer certaines améliorations dans la rivière Chicago afin de rectifier et de régulariser la section transversale de la rivière, pour assurer un débit de 300,000 pieds cubes par minute, à une vitesse de un mille et quart à l'heure, l'objet étant de relier ce canal artificiel à la bifurcation ouest de la branche sud de la rivière Chicago, rue Robey, dans la ville de Chicago.

"Et attendu que ledit District sanitaire de Chicago a adressé une requête au secrétaire de la Guerre demandant l'autorisation de détourner les eaux de ladite rivière de Chicago pour les faire écouler dans ledit canal artificiel, rue Robey, comme susdit.

"Et attendu que ledit District sanitaire de Chicago représente que les barrages et les vannes d'écluse nécessaires pour assurer, en tout temps, l'absolue régie du débit et de la vitesse des eaux s'écoulant dans la rivière Chicago ont été construits.

"Pour ces motifs et vu que le chef des ingénieurs a donné son consentement, il est par les présentes certifié que le secrétaire de la Guerre accorde expressément audit District sanitaire de Chicago l'autorisation d'ouvrir le canal construit et d'y faire écouler les eaux de la rivière Chicago, subordonnément aux conditions suivantes:

"1. Il est distinctement entendu que le secrétaire de la Guerre se propose de soumettre les questions se rattachant aux travaux du District sanitaire de Chicago au Congrès pour que celui-ci en délibère et exerce une action définitive, et cette autorisation est conditionnée à l'action que pourra exercer le Congrès.

"2. Si, à toute époque, il devient manifeste que le courant créé par ces travaux de drainage dans la branche sud et dans les principales branches de la rivière Chicago est un sérieux obstacle à la navigation ou cause un préjudice à la propriété, le secrétaire de la Guerre se réserve le droit de fermer ladite décharge dans ce canal ou de la modifier dans la mesure que pourront l'exiger les intérêts de la navigation et des propriétaires riverains de la rivière Chicago et de sa branche sud.

L'hon. M. DANDURAND.

"3. Le District sanitaire de Chicago doit assumer toutes les responsabilités, en ce qui concerne les dommages à la propriété et aux intérêt de la navigation, par suite de l'amenée d'un courant dans la rivière Chicago."

Le 5 décembre 1901, cette autorisation a été modifiée comme suit:

"Attendu que, à la date du 8 mai 1899, le secrétaire de la Guerre a accordé au District sanitaire de Chicago l'autorisation d'ouvrir le canal artificiel reliant la rue Robey à Lockport, et de faire écouler dans ce canal les eaux de la rivière Chicago, aux conditions suivantes, entre autres:

"2. Si, à toute époque, il devient manifeste que le courant créé par ces travaux de drainage dans la branche sud et dans les principales branches de la rivière Chicago est un sérieux obstacle à la navigation ou cause un préjudice à la propriété, le secrétaire de la Guerre se réserve le droit de fermer ladite décharge dans ce canal ou de la modifier dans la mesure que pourront l'exiger les intérêts de la navigation et des propriétaires riverains de la rivière Chicago et de sa branche sud;

"Et attendu que le secrétaire de la Guerre a dans la suite enjoint audit District sanitaire de Chicago de régulariser l'écoulement des eaux dans le canal de drainage de Chicago, de façon que le débit maximum dans la rivière Chicago ne dépasse pas 200,000 pieds cubes par minute, de minuit à quatre heures du matin, ni 300,000 pieds cubes par minute, de quatre heures du matin à minuit;

"Et attendu que ledit District sanitaire de Chicago a demandé au secrétaire de la Guerre l'autorisation d'augmenter le débit quotidien à 250,000 pieds cubes par minute, de minuit à quatre heures du matin; et que l'ingénieur en chef a recommandé cette augmentation, sous la réserve que le taux du débit, de quatre heures du matin à minuit, soit réduite à 250,000 pieds cubes par minute, de manière que le débit maximum dans la rivière Chicago ne dépasse pas 250,000 pieds cubes par minute durant les 24 heures de la journée, aux conditions suivantes:

"1. Cette autorisation remplacera les taux du débit actuellement autorisés, comme susdit.

"2. L'autorisation par les présentes conférée peut être modifiée, en tout temps, si le secrétaire de la Guerre est d'avis que les intérêts publics l'exigent.

"3. Le District sanitaire de Chicago est responsable de tous les dommages que pourront subir les intérêts de la navigation par suite de l'augmentation de débit par les présentes autorisée."

Le 5 février 1912, le District sanitaire a adressé une requête au secrétaire de la Guerre pour obtenir l'autorisation de détourner du lac 10,000 pieds cubes par seconde. M. Stimson, qui était alors secrétaire de la Guerre, tint une série de conférences auxquelles le Canada était représenté par des conseils, par des ingénieurs et par différentes organisations d'Ontario et de Québec.

La question fut très attentivement étudiée et, le 8 janvier 1913, le secrétaire de la Guerre rendit sa décision, dans laquelle il énonçait entre autres choses: "Quoi qu'il en soit, et sans appuyer ma décision sur la question de mon autorité légale, il ressort nettement, des faits exposés, qu'un plus ample détournement ne saurait être autorisé à Chicago sans la sanction directe du Congrès des Etats-Unis." Et il tirait les conclusions suivantes:

1. Que le détournement de 10,000 p.-c.-s. diminuerait sensiblement le volume des eaux navigables des Grands Lacs et des rivières qui s'y relient.

2. Que, par conséquent, il ne serait pas à propos de ma part, sans la sanction formelle du Congrès, d'autoriser ce détournement, bien qu'il soit clairement réclamé par le service d'hygiène de Chicago.

3. Que les faits présentés n'établissent pas à l'évidence la nécessité permanente de ce détournement local.

4. Que les stipulations du Traité canadien (Traité des eaux limitrophes de 1909) concernant les eaux limitrophes relatives au règlement, par la Commission mixte, des litiges entre les Etats-Unis et le Canada, apportent un autre motif pour lequel aucun officier d'administration n'autoriserait, en présence des protestations canadiennes, un plus ample détournement d'eau qui causerait un préjudice aussi manifeste au Canada.

Le sous-ministre poursuit:

On constatera donc que les divers secrétaires ont chacun considéré qu'ils n'étaient revêtus d'aucune autorité pour accorder des permis permanents; qu'il était nécessaire pour le District sanitaire d'obtenir l'autorisation du Congrès, et celle-ci n'a pas encore été accordée.

Le secrétaire Simpson admet que les stipulations du Traité canadien offrent un autre motif pour lequel aucun officier d'administration n'autoriserait, en présence d'une protestation canadienne, un plus ample détournement d'eau aussi manifestement nuisible au Canada.

Dans un mémoire qu'il a dressé pour le secrétaire de la Guerre, le 13 mai 1916, le chef des ingénieurs expose: Le département a clairement prévu ces effets préjudiciables, et le détournement a par suite été restreint à la quantité indiquée, et le secrétaire de la Guerre ne s'est pas borné à refuser d'accroître le débit, mais il ne s'est jamais départi de l'avis que le permis délivré devait être considéré comme étant d'une nature temporaire, et que tout détournement permanent des eaux du lac Michigan dans un autre cours d'eau exigeait l'autorisation du Congrès.

Le Canada n'a jamais consenti à un détournement. Le district sanitaire paraît d'avis qu'il a droit à 4.167 p.-c.-s. (250,000 pieds cubes par minute), mais son droit ne va pas au delà du permis, et le fonctionnaire qui l'a délivré admet que le permis ne légalise pas le détournement.

Les lois de l'Etat de l'Illinois, en vertu desquelles le canal de drainage est construit, prescrivent un écoulement de 20,000 pieds cubes par minute pour chaque 100,000 de population. Cela signifie 10,000 pieds cubes par seconde pour une population de 3,000,000 (le chiffre approximatif de la population actuelle).

La lecture de ce mémoire révèle qu'il n'existe aucune autorité légale pour affirmer qu'il y a un détournement légal. Il est vrai qu'un permis temporaire a été accordé, mais sous l'entente formelle qu'il fallait l'autorisation du Congrès. Et malgré de nombreuses tentatives, cette autorisation n'a pas encore été obtenue.

Il y a actuellement litispendance devant la Cour Suprême des Etats-Unis contre le District sanitaire afin d'établir la légalité ou l'illégalité du détournement. Comme vous le savez, beaucoup d'Etats et de corporations des Etats-Unis s'opposent tout autant que le Canada à ce détournement, et le District sanitaire revendique certains droits que lui conférerait le Traité des eaux limitrophes de 1909, mais aucune mention précise n'a été faite de la situation.

Je puis ajouter qu'il faudrait soumettre, à mon sens, cette très importante question à la commission internationale mixte, dont les pouvoirs sont définis dans le traité des eaux limitrophes de 1909.

La commission d'ingénieurs plus nombreuse qui est à la veille d'être établie par le Canada et les Etats-Unis possède, entre autres attributions, le pouvoir d'examiner les niveaux des eaux des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent, en ce qui concerne le développement des eaux du Saint-Laurent. Je tiens pour acquis que le premier devoir de cette commission sera de constater les niveaux normaux des Grands lacs, et elle sera évidemment obligée d'étudier l'effet du détournement des eaux vers le canal de drainage de Chicago. Si elle constate, comme elle le fera, j'en suis sûr, que ce détournement abaisse le niveau des lacs, je suis certain que le peuple canadien insistera pour qu'aucune entreprise internationale ne soit inaugurée avant que les niveaux normaux des lacs aient été rétablis, puisque tous les calculs doivent, de toute nécessité, être fondés sur les niveaux reconnus des Grands lacs. C'est là le fondement essentiel sur lequel la commission fera reposer ses études.

L'honorable M. DAVID: L'action américaine est très intéressante, mais je désirerais connaître l'action de notre gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: Il a, à différentes époques, instruit l'ambassadeur anglais à Washington d'enregistrer la protestation du Canada contre l'autorisation recherchée par la commission du canal sanitaire de Chicago.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: L'honorable sénateur me permettra-t-il une question? Qui est l'auteur de la dernière partie qu'il a lue? J'entends plutôt, sur quoi repose-t-elle?

L'honorable M. DANDURAND: Les remarques qui viennent après la conclusion du sous-ministre sont miennes.

L'honorable M. CASGRAIN: Au nom du gouvernement, j'espère.

L'honorable M. BRADBURY: Cette question n'a-t-elle pas, en réalité, été réglée dans un traité conclu entre le Canada et les Etats-Unis? Si elle a été réglée, pourquoi la soumettre à une commission? Pour quelle raison le Canada ne demande-t-il pas aux Etats-Unis d'exécuter le traité?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne puis donner une réponse satisfaisante à mon honorable ami sur ce point-là. J'ignore pourquoi, dans les cinq ou dix dernières années, le gouvernement canadien n'a pas insisté pour que les Etats-Unis soumettent cette affaire à notre commission internationale des eaux limitrophes. Le traité a été conclu en 1909. Le premier détournement d'eau a été opéré avant cette date-là; mais même si l'on pouvait donner au traité une telle interprétation qu'il ne régirait que les actes subséquents, les deux gouvernements auraient pu convenir, ce me semble, et pourraient encore convenir de déférer tout le litige à cette commission internationale. Et si les deux gouvernements ne peuvent en arriver à une entente à ce sujet, ils peuvent certes donner instructions à la com-

mission des ingénieurs, et il lui en sera donné, d'étudier les niveaux des Grands lacs et du Saint-Laurent. C'est, d'après moi, la toute première opération à exercer avant que ces ingénieurs étudient les possibilités de développement. Ils doivent, en premier lieu, déterminer quel réservoir fournira l'eau, et quelle sera la profondeur d'eau dans ce réservoir. En vue de ces améliorations, ils devront relever non seulement les niveaux actuels, mais les niveaux normaux établis sur une moyenne calculée sur un certain nombre d'années. Ils auront à résoudre le problème de ce détournement d'eau. Exprimant mon avis personnel, car je n'ai pas soumis cette partie de ma réponse à mes collègues, je dis que le peuple canadien ne sera pas pressé d'entreprendre à l'avenir des développements internationaux du Saint-Laurent, tant que la question du niveau des lacs n'aura pas été définitivement réglée.

L'honorable M. CASGRAIN: En réponse à l'honorable sénateur du Manitoba (l'honorable M. Bradbury), je pourrais faire observer qu'il n'existait pas de traité lors du premier détournement. Celui-ci a consisté à faire remonter le cours de la rivière Chicago, qui était appelée Dog Creek, d'après le vieux nom français, la rivière du Chien. Cette rivière ayant été détournée, la hauteur...

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Détournée ou en sens contraire?

L'honorable M. CASGRAIN: La hauteur qui empêche les eaux du lac Michigan de couler au sud n'est que de 12 pieds; c'est la seule élévation à surmonter. Il était donc simple de construire ce canal, et il n'y avait qu'à faire remonter le cours de la rivière Chicago, comme on l'appelle aujourd'hui. Le canal a été construit dans une direction sud-est jusqu'à Lockport, et au delà sur une distance d'environ 40 milles. Il a une profondeur d'eau de 20 pieds. Il mesure 160 pieds au fond et, comme les pentes sont en proportion de 1 à 2, les honorables sénateurs constateront qu'il a près de 250 pieds au sommet. C'est une immense rivière. Très peu de cours d'eau ont un débit de 10,000 pieds cubes par seconde, surtout à l'étiage, en été. A l'extrémité du canal, il y a une chute de 34 pieds qui produit actuellement 36,000 c.-v., servant au pompage des égouts de Chicago et à l'éclairage des rues et des parcs.

Le canal de 9 pieds qui est projeté est relié à la rivière Des Plaines, à la rivière Illinois et au Mississipi. C'est la route que mes ancêtres suivirent, peu après la cession du Canada, quand on leur refusa la permission de vendre leurs fourrures en dehors du Canada. De Montréal ils suivirent les rivières Ottawa et Matane, le lac à la Truite, le lac Talon, le lac à la Tortue, la rivière des Français, le Petit-Courant, le long de la rive nord de la baie Georgienne, en passant par la rivière Sainte-Marie et le détroit de Mackinaw, le long de la rive sud du lac Michigan, et en passant par la rivière du Chien.

Ce canal a jusqu'ici coûté environ $98,000,000. C'est en 1907 que les eaux y furent déversées, et on a aussitôt constaté une baisse d'au moins 20 pouces dans le niveau des lacs. J'en ai fait la constatation au cours de mes arpentages. Il faut peu de choses pour influencer les niveaux d'eau. Ainsi, les petites piles du pont du Pacifique à l'extrémité supérieure du Sault-Sainte-Marie ont effectivement élevé d'un pied le niveau normal du lac Supérieur. Comme il existe des usines génératrices au Sault-Sainte-Marie, les intéressés suivent de très près les niveaux du lac Supérieur, car il serait très facile d'empêcher l'écoulement, comme l'expérience l'a démontré pour ce léger obstacle. On pourrait en dire autant des lacs Huron et Erié. Ce sont les Etats-Unis qui ont abaissé les niveaux, il leur appartient donc de les rectifier à leurs frais.

L'honorable M. TURRIFF: Si j'interprète bien les paroles de l'honorable sénateur, le gouvernement fédéral des Etats-Unis désire aujourd'hui augmenter l'écoulement des eaux dans le canal sanitaire de Chicago.

L'honorable M. DANDURAND: Non; la commission sanitaire de Chicago. Le gouvernement fédéral est opposé au projet.

L'honorable M. CASGRAIN: Après avoir accordé son autorisation, le gouvernement de Washington rejette tout blâme. Cela donnera de la tablature à nos juristes. Les divers états réclament leur souveraineté dans les limites de leur propre territoire. L'état de l'Illinois dit à Washington: "Nous continuerons le détournement; la question n'est pas de votre ressort, car nous n'avons fait que vous déléguer, à titre de gouvernement fédéral, certains pouvoirs; mais ce district sanitaire est nôtre, et nous poursuivrons notre entreprise, comme par le passé." C'est un défi au gouvernement central. Les honorables représentants savent que l'état de New-York ne favorise pas le projet de creusage du Saint-Laurent. Cet état prétend que Washington n'a aucun droit de discuter ce projet avec le gouvernement d'Ottawa, étant donné que ce projet lèse les droits de l'état. L'état de New-York affirme qu'il est le propriétaire riverain et le premier intéressé.

BILL DES JUGES

PREMIERE LECTURE

Du bill (25), intitulé: "Loi modifiant la loi des juges".—L'honorable M. Dandurand.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 3 avril 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

QUESTIONS INTERESSANT LA NOUVELLE-ECOSSE

L'honorable M. TANNER propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production de copies de toute la correspondance et des autres rapports reçus par le gouvernement du Canada, ou par un membre du gouvernement, au cours de l'année 1923 ou depuis lors, du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ou de sa part, relativement au transport ou aux affaires commerciales, économiques ou aux autres questions d'intérêt public pour cette province, y compris toute demande d'enquête sur les questions susdites—et aussi de la correspondance et des rapports du gouvernement du Canada ou de l'un de ses membres en réponse à de telles représentations ou requête.

EXPORTATION DE LIQUEURS ENIVRANTES

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un document faisant connaître:

Le congé que les autorités de la Douane ont délivré aux navires de quinze cents tonnes et moins pour l'exportation de liqueurs enivrantes du Canada dans l'année civile 1923, et mentionnant, suivant les provinces, le port d'où le congé a été délivré et le pays de destination, ainsi que le tonnage de chaque navire ayant obtenu le congé, la qualité et la nature des liqueurs indiquées, leur valeur et le droit de douane acquitté ou remis dans chaque cas, le montant et la nature de la garantie acceptée par le gouvernement afin d'assurer que les exportations étaient de bonne foi, le nom des navires et la date du départ du port canadien, de même que la date de la prochaine déclaration d'entrée de ces navires au Canada, les ports étrangers d'où ils ont obtenu congé, et le nom, dans chaque cas, du douanier qui a délivré le congé des ports canadiens.

FONCTIONNAIRES DU NATIONAL-CANADIEN

L'honorable W. B. ROSS propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une copie des accords intervenus entre le National-Canadien et les Fraternités ou organisations des employés de chemin de fer, et d'une copie d'un bordereau de paye sous le régime de chaque accord pour la division de l'Atlantique.

DIFFEREND INDUSTRIEL AU CAP-BRETON

L'honorable M. DAVID parle avec l'assentiment du Sénat sur la motion suivante:

Qu'il attirera l'attention du Sénat et du gouvernement sur le compte rendu publié le 31 mars dernier et reproduit dans les "Débats" du Sénat du 1er avril, d'un discours prononcé par un nommé McLachlan, à une assemblée de mineurs au Cap-Breton, et qu'il demandera si McLachlan est bien celui que le gouvernement a récemment élargi conditionnellement et, dans l'affirmative, si le gouvernement a l'intention de tolérer que cet homme dangereux continue d'exprimer des sentiments aussi pernicieux, et s'il ne croit pas à propos de l'incarcérer de nouveau dans l'intérêt de la société et de la classe ouvrière elle-même.

Il dit: Honorables messieurs, le leader du gouvernement et l'honorable représentant d'Assiniboïa (l'honorable M. Turriff) ayant consenti à me laisser déposer mon interpellation maintenant, je demande au Sénat la permission de la soumettre à votre considération. Par suite d'une erreur ou d'un malentendu, elle fut inscrite à l'ordre du jour pour la séance de demain. Mais je ne serai pas ici demain, et j'espère que l'on me permettra de dire quelques mots d'explication.

Quelques honorables SENATEURS: Parlez.

L'honorable M. DANDURAND: Personne ne s'oppose à ce que mon honorable ami exprime maintenant ses vues, mais comme certains sénateurs, absents aujourd'hui, peuvent désirer parler sur la question demain, nous la laisserons à l'ordre du jour.

L'honorable PRESIDENT: Le Sénat donne à l'honorable sénateur la permission de parler maintenant.

L'honorable M. DAVID: Honorables messieurs, je vous remercie. Je suppose qu'il ne m'est pas nécessaire de lire l'avis de motion, car il a déjà été publié deux fois, mais pour motiver mes remarques, je ferai la lecture de quelques paroles prononcées par McLachlan au Cap-Breton.

Le *Star*, de Montréal, qui a rapporté son discours, publie ce qui suit:

McLachlan prononça le discours incendiaire de la réunion. Il conseilla aux hommes de pratiquer le sabotage et de ne pas donner un travail équivalant au juste salaire reçu.

Parlant ensuite du contrat passé avec les mineurs, il dit:

Vous n'êtes pas obligés d'accepter ce contrat, et vous devez faire tout votre possible pour le rompre. Minez aussi peu de charbon que possible afin de faire comprendre à vos oppresseurs que vous refusez de travailler dans de telles conditions et que vous ne voulez pas donner tout l'effort dont vous êtes capables.

Qu'est-ce que cela veut dire, honorables messieurs? Quelle est la signification de ce conseil donné par McLachlan aux mineurs

du Cap-Breton? Il signifie ceci: McLachlan conseille aux mineurs d'être déloyaux et malhonnêtes, d'enfreindre les lois et d'agir frauduleusement. Voilà ce que signifie son discours, et nous le voyons clairement.

Il me serait futile d'essayer à démontrer le danger qu'il y a de laisser des agitateurs du calibre de McLachlan exprimer et répandre en liberté des idées et des sentiments si pernicieux, et d'instiller le poison du bolchévisme au sein de notre peuple, surtout, parmi notre population ouvrière que nous devons protéger contre ceux qui veulent la tromper. Malheureusement le monde est rempli de fausses doctrines et de théories pernicieuses engendrées par l'utopie, l'ambition et l'égoïsme de ces agitateurs. Partout, le monde a glissé dans la pente qui conduit à la démocratie extrême et à l'anarchie, plaçant l'autorité dans les mains d'un petit groupe et mettant les bons éléments travaillistes à la merci des mauvais. Combien longtemps et jusqu'à quel point nos institutions britanniques tiendront-elles l'ascendant et l'influence qu'elles exercent dans le monde? Jusques à quand le Canada pourra-t-il résister à l'épidémie bolchéviste, surtout s'il permet à des hommes de l'acabit de McLachlan de dire et de faire ce qu'ils veulent? Malheureusement ces brandons de discorde font trop facilement accroire au peuple ouvrier qu'ils travaillent dans son intérêt. Les gouvernements de tous les pays ne voient pas, hélas! les dangers qui menacent la base même de la société, et ils ferment trop facilement les yeux sur les menées de ces agitateurs. Protégeons au moins notre pays, notre cher Canada, contre leur influence néfaste, et qu'il soit mis au rang des pays où l'on respecte les principes fondamentaux de l'ordre et de la loi. Prenons toutes les mesures justes et voulues pour adoucir le sort de nos artisans et pour leur faire aimer davantage notre pays et ses institutions. Nous donnerons par là plus de force et d'influence aux bons éléments de cette partie de notre population.

Mes efforts ont toujours tendu vers ce but. Quand j'étais membre de l'Assemblée législative de Québec, j'ai pu faire adopter une demi-douzaine de lois pour exempter de la saisie les gages et les meubles des ouvriers et pour faciliter le paiement de leurs réclamations par le moyen d'une cour de justice sommaire. Mes honorables collègues savent qu'au Sénat j'ai toujours voté pour les lois qui étaient de nature à favoriser la classe ouvrière et à améliorer sa condition. Mais je commence à avoir des inquiétudes au sujet de ses agissements—et j'entrevois avec crainte les résultats de ce qui se passe aujourd'hui dans le monde. J'ai peur que des agitateurs comme McLachlan parviennent à donner à nos ouvriers le mépris de toute autorité, et même de l'autorité des chefs de leurs unions. Je crains aussi que nos artisans perdent par là les sympathies de ceux qui ont à cœur le progrès et le bien-être de la classe ouvrière.

L'hon. M. DAVID

L'honorable M. DANDURAND: La question restera inscrite à l'Ordre de demain, excepté si quelqu'un veut prendre la parole à la suite de mon honorable collègue.

DIMINUTION DU NOMBRE DES MEMBRES DU SENAT

MOTION

L'honorable J. G. TURRIFF propose:

1. Que, de l'avis du Sénat, il est judicieux, dans l'intérêt de l'économie et de la bonne administration, de diminuer d'un tiers le nombre des sénateurs, et de le ramener de quatre-vingt-seize à soixante-quatre.

2. Que cette diminution devrait être effectuée en ne remplissant pas les vacances qui pourront se produire parmi les sénateurs représentant une province jusqu'à ce que le nombre des sénateurs de cette province soit réduit d'un tiers, sauf dans la représentation sénatoriale de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, pour la diminution de laquelle il faudra établir une répartition exceptionnelle.

3. Que, lors de la nomination d'un sénateur sous le régime de la représentation réduite, il sera stipulé que les sénateurs prendront automatiquement leur retraite quand ils auront atteint l'âge de ..... ans.

Il dit: Depuis longtemps déjà, bien des années avant ma nomination au Sénat, et bien des années après, j'ai cru que des changements ou des réformes pourraient être effectués pour l'avantage du pays. Lors de l'adoption de notre constitution, il y a près de 60 ans, le Sénat était établi par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Depuis ce temps, le pays a pu se rendre compte de son fonctionnement, et je crois que chacun des honorables messieurs conviendra qu'il a été l'objet de beaucoup de critiques par tout le pays, et que le Sénat et la manière dont les sénateurs sont nommés ne paraissent pas donner entière satisfaction. Je crois, honorables messieurs, que ces critiques deviennent très prononcées. Je ne prétends pas que cette remarque s'applique également à toutes les parties du Canada; mais je puis, comme sénateur représentant les provinces de l'Ouest, assurer à cette Chambre que l'on s'attend à ce que des changements soient faits.

Membre du Parlement depuis quelque vingt ans, j'ai eu connaissance de beaucoup de propositions différentes pour la réforme du Sénat. Ces suggestions ont presque toujours été avancées par le parti de l'opposition; mais aussitôt arrivé au pouvoir l'on se sent généralement disposé à laisser entre les mains de la Providence le soin de réformer le Sénat, et de procurer à son propre parti l'avantage d'y nommer des amis politiques. Certaines des suggestions avan-

cées étaient bonnes, mais chacune d'elles entraînait une augmentation des dépenses du pays. Une réforme ou un changement ne peut être effectué s'il y a augmentation des dépenses; le peuple canadien s'y oppose.

Tous s'apercevront sans difficulté que la suggestion que je fais présentement ne s'applique sous aucun rapport aux membres actuels du Sénat, et que ces réformes ne les concernent pas, vu qu'ils ont été nommés conformément à la loi.

Mais, si l'on s'est aperçu depuis les 50 ou 60 dernières années que des changements avantageux auraient pu être effectués, pourquoi ne ferait-on pas ces changements graduellement? De 10 à 15 ans seraient probablement nécessaires pour arriver au but que je me propose, et tout en ne lésant pas les intérêts particuliers, l'on pourrait réduire grandement les dépenses du pays pour son Sénat. Le pays accepterait beaucoup plus volontiers les changements apportés par la suite, si nous faisions cette réduction dans les dépenses. A mon avis, il n'y a pas un des honorables sénateurs présents qui pourrait prétendre que le Sénat serait incapable, avec les deux tiers de ses membres, de s'acquitter tout aussi bien envers le pays de ses fonctions et de ses obligations. Examinons les faits un moment. Notre population ne s'élève qu'à 8,500,000 ou 9,000,000 d'âmes, tandis qu'à côté de nous, au sud, il y a une population de 110,000,000 d'âmes. Nos voisins ont à s'occuper des intérêts considérables des Etats-Unis, tout aussi bien que de leurs territoires extérieurs, tel que les îles Philippines; de leur armée et de leur marine; pourtant ils ont moins de sénateurs que nous. J'ai cherché à me procurer leur nombre exact, mais je n'ai pu le trouver; cependant, comme cette république est composée, je crois, de 45 ou 47 Etats, donnant chacun deux sénateurs, ceux-ci sont moindre que les 96 que nous possédons présentement. Considérant qu'un pays aussi vaste que les Etats-Unis, possédant des intérêts beaucoup plus considérables que ceux que nous pourrions avoir, puissent se tirer d'affaire avec moins de sénateurs que nous qui n'avons qu'une population de 8,500,000, il est temps que nous nous demandions si nous ne pourrions remédier à cet état de choses.

L'honorable M. SCHAFFNER: Puis-je demander à l'honorable monsieur s'il a pris en considération le fait qu'en plus du Sénat Fédéral, chaque Etat de l'Union a une seconde Chambre?

L'honorable M. TURRIFF: Oui, je suis renseigné là-dessus, et je dirai que les membres des Sénats des Etats et du Sénat Fédéral, sont, au total, moins nombreux que les membres de nos diverses législatures, et que leurs dépenses administratives sont insignifiantes comparées aux nôtres.

Considérant que l'opinion générale du pays entier est en faveur d'un changement, ne serait-il pas mieux que ce changement vienne du Sénat lui-même, plutôt que de l'extérieur? Je sais que d'après l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, toute loi, pour entrer en vigueur, doit avoir l'assentiment du Sénat; mais sachant que nous vivons dans un pays démocratique, et que la volonté du peuple doit prévaloir à la Chambre des Communes et même quelques fois au Sénat, les désirs du peuple devront s'accomplir lorsqu'il se décidera à changer, à diminuer ou à abolir le Sénat. De fait, je crois qu'il serait préférable pour nous d'en délibérer et de prendre les mesures nécessaires à amener un meilleur état de choses.

Je ne tiens pas particulièrement à la forme de la motion que j'ai présentée. Je préfère, aujourd'hui comme autrefois, un Sénat nommé à un Sénat élu, qui amènerait beaucoup de dépenses tous les quatre ou cinq ans, vu que les districts électoraux seraient naturellement beaucoup plus grands que ceux de la Chambre des Communes. De plus, un tel Sénat serait bien plus une duplication de la Chambre des Communes que le Sénat actuel. Toute personne indépendante, en considérant la Chambre des Communes et le Sénat, s'accordera à dire que tous les sénateurs nommés par les divers gouvernements, depuis la Confédération jusqu'à présent, ont été raisonnablement et judicieusement choisis, et qu'ils peuvent être comparés avantageusement aux hommes élus par le peuple à la Chambre des Communes, par leur habileté, leur expérience et les aptitudes requises pour faire un bon législateur.

En préconisant la nomination au Sénat, je ne prétends pas recevoir l'approbation de la majorité du peuple canadien Il est certain que les provinces de l'Ouest seraient en faveur d'un Sénat élu, dont les membres le seraient pour deux termes, la moitié à chaque élection générale. Expression d'une opinion, qui n'aura probablement pas de suite avant un certain temps.

J'aimerais qu'il soit effectué un ou deux autres changements au Sénat. Je ne les mentionne pas dans cette résolution, pour la raison que mon but premier est d'obtenir l'expression d'une opinion sur cette diminution du nombre de sénateurs ainsi que des dépenses du Sénat. Il m'a semblé préférable de ne pas compliquer la chose en y ajoutant maintenant ce que l'on pourrait y ajouter plus tard.

C'est pénétré des sentiments précités que j'ai pris la liberté de présenter cette question aux membres de cette Chambre. Si ma suggestion n'est pas trouvée bonne—je n'ai pas la prétention qu'elle reçoive un appui unanime —il y a toujours moyen de la modifier. Par exemple, j'ai laissé en blanc l'espace où je suggère qu'à l'avenir, après que la réduction aura été approuvée, les sénateurs nommés soient obligés de se retirer lorsqu'ils auront atteint un certain âge. J'ai hésité à mentionner l'âge que je voudrais, pour la raison qu'en regardant dans cette Chambre, et en y voyant le nombre d'hommes au-dessus de cet âge, mais encore tout aussi forts que moi-même, et même beaucoup plus jeunes sous tous les rapports, excepté en années, et tout aussi actifs et brillants d'esprit sinon plus, qu'ils ne l'ont jamais été, et tout aussi actifs physiquement qu'ils l'étaient il y a 20, 30 et 40 ans, j'hésite, dis-je, à mentionner une limite d'âge quelconque, ceci pouvant être laissé au bon gré du Sénat.

L'honorable M. DANDURAND: Tout de même, il faut que quelqu'un mentionne un chiffre.

L'honorable M. TURRIFF: Certainement, et je suis prêt à le fixer. Je suis toujours en état de soutenir les chiffres avancés.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Dites quelques années de plus que votre âge.

L'honorable M. TURRIFF: Je le placerais à six ans et demi de plus que mon âge.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Quel âge avez-vous? Quatre vingt-dix ans?

L'honorable M. TURRIFF: Je n'ai pas quatre-vingt-dix ans, je ne suis qu'une dizaine d'années plus jeune que mon honorable ami. Il m'importe peu de dire que je suis dans ma soixante-neuvième année; de sorte que dans environ six ans et demie, si je vis jusqu'à ce temps, je serai rendu à l'âge que j'avais l'intention de mettre dans ma motion. C'est peut-être trop jeune, mais avec l'assentiment de cette Chambre, j'en serais satisfait.

De plus, en fixant l'âge à 75 ans, et en réduisant d'un tiers le nombre des Sénateurs et les dépenses du Sénat, je crois fermement que cette Chambre et le pays consentiront à accorder à tout Sénateur nommé ci-après et obligé de se retirer à cause de son âge, une pension égale soit à toute son indemnité, ou à une grande partie de cette indemnité. Cette disposition ne concernerait aucun des sénateurs faisant maintenant partie de cette Chambre.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est un bill de subsides; nous n'avons pas aucun droit de le présenter ici.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Vous augmenteriez très vite le Sénat au même nombre.

L'honorable M. TURRIFF: Pas du tout. Les sénateurs d'un certain âge se retireraient au fur et à mesure qu'ils atteindraient l'âge. Peu d'entre eux prendraient leur retraite en même temps, et l'âge étant fixé à 80 ans, ce qui serait peut-être mieux qu'à 75 ans, il y en aurait encore moins recevant une pension.

L'honorable M. McMEANS: Que dites-vous de l'admission des femmes au Sénat? Vous devriez vous occuper de cette question pendant que vous y êtes.

L'honorable M. TURRIFF: Si les femmes étaient admises au Sénat il n'y aurait pas lieu de les éliminer à raison de l'âge, parce que nous savons tous qu'elles ne vieillissent pas.

L'honorable M. ROSS: D'ailleurs, vous ne pourriez pas leur demander leur âge.

L'honorable M. TURRIFF: Honorables messieurs, je crains qu'une proposition de ce genre ne reçoive pas grande considération au Sénat, mais je crois tout de même qu'elle mérite notre attention. Il est difficile de penser qu'une loi adoptée il y a presque 60 ans, soit tellement parfaite qu'elle ne peuve être amendée; et, dans ce cas, pourquoi ne l'amenderait-on pas? S'il doit y avoir modification, pourquoi ne viendrait-elle pas du Sénat lui-même? Il serait préférable qu'elle se fasse au Sénat plutôt que par un bill venant de l'autre Chambre. Nous savons tous que chaque année l'on présente une résolution à ce sujet dans l'autre Chambre, et que presque invariablement, surtout depuis quelques années, l'on demande l'abolition ou l'élection du Sénat. En prenant des mesures modérées afin d'effectuer certains changements, il pourrait se faire que le peuple du Canada s'en trouve satisfait.

Puisque j'en suis à discuter la question de réduire le coût du Sénat et la représentation sénatoriale, j'en profiterai pour faire observer qu'il faudrait étudier l'ensemble du problème administratif et opérer une diminution proportionnelle dans la représentation de la Chambre des Communes. Les frais d'administration sont excessifs au Canada. Comme la population de l'Ouest s'accroît sans cesse, les Communes compteront sous peu 300 représentants. Ce nombre me paraît trop élevé. Je suis aussi d'avis qu'il faudrait diminuer le

nombre des législateurs provinciaux. La presse d'Ontario commence à prétendre que les membres de la législature ontarienne sont trop nombreux, et que les trois quarts ou les deux tiers du nombre des législateurs actuels pourraient tout aussi bien administrer les affaires de la province. Je sais que le nombre des législateurs des provinces de l'Ouest est trop élevé. Plus ils sont nombreux, plus les dépenses sont fortes. Comme toutes les régions du pays traversent aujourd'hui une crise plus ou moins vive, et que presque chaque gouvernement du Canada augmente la dette provinciale ou la dette fédérale, l'heure est arrivée de commencer à pratiquer l'économie où elle doit l'être. Cela n'amoindrirait pas l'action bienfaisante de tous les divers gouvernements.

Pour bien établir la comparaison entre nos dépenses administratives, dans leur ensemble, et celles des autres pays, je lirai un extrait d'un article récemment publié dans un journal de Toronto, je crois, et qui est très logique. Il vaut peut-être la peine d'être consigné dans les "Débats". Quoi qu'il en soit, les chiffres ont été compilés par Grattan O'Leary, que je ne connais pas et que je n'ai vu qu'une fois. Je sais cependant qu'il a compilé une série de chiffres pour déterminer le total énorme des dépenses du régime actuel et du régime précédent. Je n'ai encore rencontré personne qui ait pu prendre M. O'Leary en défaut dans les chiffres qu'il donne. J'ai entendu quelqu'un dire qu'il avait attentivement vérifié les chiffres pour le trouver en faute, mais qu'il avait dû en reconnaître l'exactitude. L'article porte la date du 22 mars, Toronto. Il est ainsi conçu:

"Nous pouvons estimer sans exagération qu'environ un demi-million de Canadiens vivent des impôts qui pèsent sur le reste d'entre nous", a, cet après-midi, déclaré Grattan O'Leary, journaliste d'Ottawa, devant la Canadian Creditmen's Association.

"La dette nationale du Canada, qui atteignait un milliard trois cent quatre-vingts millions, le Jour de l'Armistice, s'élève aujourd'hui à $2,400,000,000", affirme M. O'Leary. "Autrement dit, depuis l'Armistice, nous avons plus augmenté la dette publique du Canada que pendant toute la durée de la guerre.

"Et ce n'est pas tout. Il faut ajouter le chiffre énorme des obligations de chemins de fer que le Dominion du Canada a garanties, et qui portent la dette publique du Canada à trois milliards deux cent dix-neuf millions.

"D'après un relevé de la banque Royale du Canada, les dettes collectives de nos neuf provinces se totalisent à $428,000,000. Par conséquent, si vous ajoutez ce montant à la dette fédérale, et si vous faites entrer en ligne de compte les dettes des grandes cités, vous arrivez au total inquiétant d'une dette de cinq cents dollars par tête de la population au Canada.

"Comparez notre situation, à cet égard, avec celle des Etats-Unis. Ceux-ci ont une population de 110,000,000, d'importantes possessions, une imposante marine et une forte armée, et pourtant ils n'ont que huit ministres, dont les indemnités représentent $108,000 par année.

"Le Canada a une population de neuf millions, ne possède aucune possession à l'étranger, n'a pas d'armée ou de marine qui comptent, et il est cependant doté de dix-huit ministres, à qui il verse, en sus des indemnités de session, $229,000 par année."

Le Canada paye les traitements de neuf lieutenants-gouverneurs, variant de sept à neuf mille dollars par année, acquitte les indemnités de 235 députés, à raison de $4,000 par année, et verse la même indemnité à 96 sénateurs, ce qui constitue un total extraordinaire de $1,644,000 à la solde du pays.

Avec une population propre de 40,000,000, une forte armée et une puissante marine, la Grande-Bretagne légifère pour un Empire qui encercle le globe, et dont la population collective est de trois cent cinquante millions. Elle y réussit avec 615 représentants à la Chambre des Communes, à qui elle verse un total de $1,230,000 en indemnités.

Et elle ne possède aucune Législature, si ce n'est aujourd'hui en Irlande.

Avec une population de neuf millions, le Canada a 908 législateurs et 98 ministres de cabinets, dont les traitements s'élèvent à $3,000,000.

En présence de ces chiffres, qui sont absolument exacts, les honorables sénateurs ne sont-ils pas unanimement d'avis que le moment est arrivé de faire une étude judicieuse de cette question, et d'ainsi donner l'exemple pour la pratique de l'économie dans l'administration du Canada?

L'honorable M. DAVID: L'honorable sénateur peut-il me dire quelle diminution de dépenses serait opérée par une réduction dans le nombre des représentants du Sénat?

L'honorable M. TURRIFF: Je ne puis pas donner à mon honorable ami les chiffres exacts, mais cette réduction serait à peu près d'un tiers du coût actuel du Sénat et réaliserait une économie de plusieurs milliers de dollars. L'utilité de la Chambre Haute ne serait aucunement amoindrie.

La province que je représente ne retirera aucun avantage de ma proposition. Par rapport à sa population, le nombre des sénateurs de la Saskatchewan est moins élevé que celui de toute autre province du Canada. Les quatre provinces de l'Ouest, dont la population n'est guère éloignée de deux millions, ont le même nombre de représentants que les trois Provinces maritimes, avec une population de un million. La proportion de nos sénateurs est même plus faible que celle de la province d'Ontario, qui est très populeuse. Je ne propose pas de modifier la proportion. Permettez-moi de faire observer que la réduction sénatoriale ne diminuera en aucune façon l'influence de quelque province que ce soit dans le Dominion. La réduction serait proportionnellement la même pour chaque province. Remarquez bien que ma proposition ne mentionne qu'un léger remaniement pour les trois Provinces maritimes, qui constituent un seul district sénatorial. Voici quel

est à l'heure actuelle le nombre des représentants de chacune de ces trois provinces: Nouvelle-Ecosse, 10; Nouveau-Brunswick, 10; Ile du Prince-Edouard, 4. Ces chiffres ne sont pas divisibles par trois, sans fraction. Il faudrait donc statuer sur leur cas particulier. On pourrait accorder 8 sénateurs à la Nouvelle-Ecosse, 7 au Nouveau-Brunswick, et 3 à l'Ile du Prince-Edouard. Mais je suppose que celle-ci, qui n'a aujourd'hui que quatre représentants, ne consentirait pas à en perdre un. Je suppose également que le Nouveau-Brunswick refuserait d'en avoir un de moins que la Nouvelle-Ecosse. Toutefois, c'est une question de détail, et je ne doute pas qu'elle puisse être résolue sans difficulté.

J'avais d'abord pensé à insérer dans ma proposition—mais c'est un des points que j'ai omis—une disposition portant que les travaux du Sénat devraient être augmentés et que la Chambre Haute devrait être mise plus à profit. Prenez, par exemple, le dernier ajournement, qui a duré trois semaines; après quelques jours de séances, nous avons dû ajourner pour attendre les Communes. J'ai toujours soutenu—et je ne vois aucun motif valable contre l'établissement de ce régime, et je voudrais bien pénétrer de cette idée l'honorable dirigeant du gouvernement—qu'il faudrait prendre des mesures pour que toutes les propositions et tous les projets d'intérêt privé soient déposés en cette Chambre. Ce régime devrait être obligatoire, et si on l'établissait, je suis convaincu que les comités du Sénat sauraient présenter les mesures sous une telle forme que les Communes les adopteraient avec beaucoup plus de célérité qu'elles ne le font aujourd'hui. Cela aurait pour effet de raccourcir d'un mois la durée de la session. Ce régime serait à l'avantage des représentants des Communes, de ceux du Sénat, et surtout des contribuables canadiens, car le raccourcissement de la session, ne serait-ce que d'une semaine, ferait réaliser une forte économie.

J'aborderai maintenant un autre point. Je suis sûr que les Pères de la Confédération, quand ils ont statué sur la composition du Sénat, n'ont jamais songé qu'il viendrait un jour où la Chambre Haute compterait 96 représentants, comme à l'heure actuelle, ou comme pendant plusieurs années, de 81 sénateurs. Lors de l'accession du gouvernement Laurier, en 1896, si ma mémoire est fidèle, il y avait au Sénat 11 libéraux sur 81 sénateurs. En 1911, lorsque son gouvernement fut renversé et que le parti conservateur fut porté au pouvoir, le nombre des sénateurs conservateurs était de 18 ou 20 sur une Chambre de 81 représentants. Je n'estime pas que cette situation soit régulière pour le Sénat, et on pourrait y remédier dans un certain degré. Voici ce que je propose. Il va sans dire que je parle de la base qui existait à cette époque-là, alors qu'il n'y avait que deux partis. Après quelque temps...

L'honorable M. ROBERTSON: Nous reviendrons à deux partis.

L'honorable M. TURRIFF: ...il se peut que nous revenions à deux partis. Je l'espère.

L'honorable M. WATSON: C'est à peu près ce que nous avons aujourd'hui au Sénat.

L'honorable M. TURRIFF: Oh, non. Il y a trois partis actifs au Sénat. Il existe bien, je le reconnais, une disparité dans le nombre de leurs représentants, mais il y a trois partis. De toute façon, je pense que nous devrions revenir à deux. Voici donc ma proposition. Lorsqu'il y a changement de gouvernement, le premier ministre alors en autorité devrait faire toutes les nominations jusqu'à ce que son parti possède une majorité de, disons un, au Sénat. Une fois cette majorité obtenue, le premier ministre nommerait deux représentants pour remplir les deux premières vacances qui se produiraient dans chaque province ou dans chaque division sénatoriale, et le chef de l'opposition officielle serait prié par le premier ministre de désigner un représentant pour remplir chaque troisième vacance. De la sorte, si un gouvernement était maintenu au pouvoir pendant 12 ou 15 ans, comme la chose est très souvent arrivée, le Sénat ne compterait pas autant de représentants d'un même parti, ainsi que le fait est déjà survenu. Le favoritisme du parti au pouvoir ne serait pas fortement amoindri. Il serait diminué quelque peu, mais ce désavantage serait compensé par l'avantage que le parti retirerait quand il siégerait dans l'opposition. En définitive, il y aurait équilibre. Je suis d'avis que ce projet serait avantageux. Ma proposition ne renferme pas cette disposition, bien que ce fût mon intention de l'y insérer.

J'ai légèrement touché à la question d'un Sénat électif. Il se peut que cette méthode soit avantageuse, mais je ne la préconiserai pas. Si elle est jamais établie, je ne m'en porterai pas plus mal. Elle pourrait nous procurer un Sénat excellent, mais non supérieur au Sénat nommé sous le régime actuel.

Je ne partage pas non plus les idées de ceux qui favorisent la nomination ou l'élection des sénateurs par les législatures provinciales. En voici le motif. Sous le présent régime, le Sénat est doté d'une classe d'hommes politiques à vues fédérales, si je puis m'exprimer ainsi, tandis que si le Sénat était électif, il au-

rait pour représentants d'anciens membres des législatures locales. Je ne pense pas que le changement nous soit d'un avantage particulier, et que ce nouveau régime puisse produire un aussi bon résultat que le régime actuel. Quoi qu'il en soit, je n'ai pas de penchant prononcé pour l'un ou l'autre régime.

Il y a des années que j'étudie la question, et je me crois obligé de la soulever et de la discuter, afin de permettre au Sénat de tirer la conclusion qu'il désirera. Et je ne m'offusquerai aucunement si cette conclusion ne cadre pas avec mes idées.

L'hon. M. BRADBURY: Honorables messieurs...

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON : L'honorable sénateur me permettra-t-il une question? Je désire demander à l'honorable leader de la Chambre s'il nous est permis de mettre nos chapeaux. Je redoute les courants d'air et crains d'attraper une pneumonie.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas examiné le Règlement. Toute coutume qui n'y est pas mentionnée est celle qui prévaut à la Chambre Haute en Grande-Bretagne, et j'ignore quelle est la coutume ou la règle de cette institution. Que mon honorable ami me permette de différer d'un jour ma réponse pour que je puisse étudier le point.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON : Je désire que mon honorable ami me donne une réponse avant que j'attrape une pneumonie.

L'honorable sir James LOUGHEED: Dans l'intervalle, que notre collègue ajourne sa pneumonie.

L'honorable M. BRADBURY: Honorables messieurs, j'ai appuyé cette résolution surtout pour procurer à l'honorable représentant d'Assiniboine (l'honorable M. Turriff) l'occasion d'exposer la question à la Chambre. Je serai bref dans mes remarques. Je diffère d'avis avec l'honorable sénateur sur certains points très importants, et je ne partage aucunement ses vues en ce qui concerne un Sénat électif ou un Sénat désigné en partie par le chef du gouvernement et en partie par le chef de l'opposition. Je suis tout à fait convaincu que le régime actuel de nomination des sénateurs est le seul qui soit judicieux et rationnel. Et toute innovation tendrait à créer dans le pays une atmosphère qui nuirait à nos travaux.

J'abonde, à un fort degré, dans le sens de l'honorable monsieur au sujet du surnombre, pour ainsi dire, des ministres par tout le Canada. C'est avec inquiétude que j'entrevois la grande augmentation qui se produira dans la représentation de la Chambre des communes, quand, à la suite de chaque redistribution décennale, les Communes s'adjoindront huit ou dix autres députés, sinon plus. La question de retraiter un grand nombre des membres des divers gouvernements, y compris nos législatures provinciales, mérite d'être étudiée avec soin. Le char de l'Etat est trop chargé mais je ne suis pas prêt à indiquer dans quel sens la réforme doit être opérée.

Au cours des quelques dernières années, on a présenté, aux Communes, presque chaque session, une proposition visant le Sénat. Nous paraissons être la cible favorite de beaucoup de ceux qui sont très peu renseignés sur les importants travaux que nous accomplissons tous les ans. La Chambre Haute est le pivot de la Constitution, mais, en apparence, on se rend très peu compte de sa tâche. Si nous amoindrissions ses pouvoirs, nous rétrograderions, et ce serait au détriment du pays.

Je ne me proposais pas de développer aussi longuement ce thème. J'ai appuyé la résolution pour fournir à l'honorable sénateur d'Assiniboine (l'honorable M. Turriff) l'occasion d'engager le débat et d'exposer ses vues. Si la Chambre juge que la question est digne d'être discutée, le débat se poursuivra.

L'honorable M. McHUGH: L'honorable représentant d'Assiniboine a fait une assertion que je ne voudrais pas voir consignée aux "Débats" sans la contester. Il a parlé de M. O'Leary, dont il vante l'exactitude des chiffres. Ce journaliste affirme que la dette fédérale du Canada s'est, après la signature de l'Armistice, augmentée dans une plus forte proportion que durant la guerre. La dette existait déjà, et si elle s'est élevée dans cette mesure, il faut en attribuer la cause au fait qu'après l'Armistice le Canada a consolidé sa dette.

L'honorable M. O. TURGEON: Honorables messieurs, je ne m'attendais pas que la Chambre discuterait cette question aujourd'hui et, pris au dépourvu, je ne puis étayer mes observations comme je le désirerais.

A titre d'admirateur du pacte de la Confédération, j'ai souvent eu l'occasion de le défendre dans les premières années de ma carrière. A mon arrivée au Nouveau-Brunswick, le problème scolaire battait son plein. La majorité dont je faisais partie porta sa requête devant le Conseil privé, en Angleterre, et, contrairement à notre espoir, la requête fut rejetée. Je fus l'un des premiers à me soumettre à l'arrêt du Conseil privé et à conseiller à mes amis d'entrer en relation plus étroite avec le

gouvernement alors au pouvoir, et de se plier à certaines modifications qui rendraient la loi scolaire acceptable à la minorité. Je me suis toujours flatté d'affirmer que le Canada était doté du meilleur régime administratif possible, et que ce régime servirait de modèle aux gouvernements futurs.

De nombreux griefs s'élèvent aujourd'hui de beaucoup de régions du pays. L'opinion publique est agitée. Nous ressentons encore les effets de la guerre. Chacun cherche un remède à ses maux, comme chacun prêche l'économie. Ainsi que je l'ai déjà fait observer, l'économie ne consiste pas seulement à dépenser peu, mais à dépenser à propos.

Cette résolution porte atteinte au pacte confédératif et, avec toute la déférence due à cette Chambre et à tout homme public du Canada, permettez-moi de dire qu'il nous est très difficile de nous montrer plus sages que les Pères de la Confédération. Or, ceux-ci n'avaient pas uniquement en vue la situation actuelle du pays, mais l'époque où la population des Territoires du Nord-Ouest et des provinces de l'Est atteindrait cinquante ou soixante millions. Il serait judicieux de notre part de conseiller à nos voisins d'user de patience jusqu'à ce que le pays sorte de la présente situation financière, par l'augmentation de nos facilités de transport et par le développement de nos ressources naturelles.

La question que nous délibérons ne relève pas du Sénat du Canada. Nous n'avons aucun droit de diminuer la représentation des différentes provinces dans cette auguste assemblée. Chacune des provinces n'est entrée dans la Confédération que du consentement de sa législature, et ce n'est que du consentement unanime des neuf législatures provinciales que la Constitution du Canada pourra être altérée. Avant de pouvoir réduire d'un tiers ou de la moitié le nombre de nos représentants, il faudra obtenir le consentement des provinces. Je ne suis pas à même de citer quelque autorité. Je me rappelle toutefois qu'en 1908, 1907 ou 1906, peut-être, il s'est produit un fort mouvement pour augmenter les subventions des provinces. J'étais alors disposé à favoriser ces augmentations, mais je n'étais pas d'avis que le Sénat et les Communes accrussent les impôts du pays. J'ai conservé la correspondance que j'ai alors échangée avec sir Wilfrid Laurier, mon vénéré chef, à qui j'ai donné à entendre que je n'appuierais pas cette augmentation dans les subventions accordées aux provinces, et dont le chiffre avait été fixé à l'époque de la Confédération. Je posais comme condition de mon appui qu'il fallait au préalable consulter chacune des provinces. Dans sa réponse, mon digne et honorable chef m'a demandé si je favoriserais la tenue d'une conférence entre les diverses provinces, et j'ai répondu que c'était le meilleur moyen possible de résoudre le problème.

J'aborde maintenant un sujet qui comporte encore une plus grande responsabilité. Il s'agit d'un changement dans la Constitution. Mon honorable ami (l'honorable M. Turriff) que je tiens en grande admiration, a cité la représentation sénatoriale des Provinces maritimes. Le chiffre de la représentation au Parlement est basé sur celui de la population. Ce chiffre a été accepté par les diverses provinces qui, seules, peuvent le modifier. Chaque province est entrée dans la Confédération avec un certain nombre de représentants au Sénat et à la Chambre des Communes, et c'est le pouvoir exclusif des provinces d'augmenter ou de diminuer le nombre de leurs représentants. Les sénateurs du Nouveau-Brunswick ne pourraient assumer la responsabilité de diminuer de un, deux ou trois, le chiffre de leur représentation, pas plus que ne le pourraient les sénateurs de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Ile du Prince-Edouard. La province de Québec compte 24 sénateurs. Ce nombre a été arrêté lors de son entrée dans la Confédération, et ni le Sénat ni les Communes n'ont le pouvoir de réduire cette représentation. A l'époque de l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération, un certain nombre de représentants fut fixé, et ce nombre devait s'accroître suivant la population. Allons-nous diminuer le nombre de ses sénateurs sans le consentement de la Législature de cette province?

Comme remède à tous les maux dont nous souffrons aujourd'hui, je conseille la patience au peuple canadien jusqu'à ce que la situation se rétablisse par le développement de nos ressources. Ce n'est pas par l'agitation momentanée dans une province que nous améliorerons la situation du pays, surtout pour l'avenir.

Mon honorable ami d'Assiniboine (l'honorable M. Turriff) a fait observer que le Sénat des Etats-Unis, pays dont la population est de 110,000,000, ne compte pas un plus grand nombre de représentants que le Sénat du Canada. La Constitution des Etats-Unis a été élaborée avant le Pacte confédératif canadien, et il se peut que les auteurs de la Confédération aient eu cette Constitution sous les yeux et aient tâché d'en éviter les défectuosités à l'égard de la représentation, comme à d'autres points de vue. Quand notre population s'élèvera à 50,000,000, le pays croira-t-il judicieux que 64 sénateurs aillent à l'encontre de l'opinion publique et rejettent un bill adopté par la Chambre des représentants du peuple? Je pense plutôt qu'au lieu de réclamer une

diminution, le pays exigera alors l'augmentation du nombre de ses représentants. Si le Sénat américain n'avait pas été restreint à son faible chiffre actuel, il aurait peut-être sanctionné le Traité de Versailles, et l'univers s'en trouverait mieux aujourd'hui.

Le Feuilleton des Communes contient une proposition ayant pour objet l'élection du Sénat. Quelle différence y aurait-il dans la représentation du pays si le Sénat était, comme les Communes, élu par le peuple? On a aussi proposé que la durée du mandat des sénateurs soit de 6 ans, un an de plus que la durée du mandat des députés. Quel effet cela aurait-il sur l'opinion populaire? Le Sénat serait en butte aux mêmes agitations que la Chambre des Communes. Les pères de la Confédération ont voulu que les sénateurs fussent désignés afin que tous ceux qui seraient élevés à la Chambre Haute fussent uniquement guidés par l'amour de leur pays et par l'amour d'une justice bien comprise. On a présenté beaucoup de projets tendant à la réduction des dépenses, à cause de l'accroissement de la population. L'Alberta exprime le grief que le nombre de ses représentants à la Chambre des Communes n'est pas suivant son désir. Nous ne pouvons accéder à sa demande. Que les provinces se concertent pour en arriver à une conclusion, et elles obtiendront les remaniements qu'elles sollicitent.

Si nous étions prudents, nous modifierions le moins possible la Constitution, dont le maintien engendrera le bonheur et la prospérité du peuple, car nous ne devons pas oublier que cette Constitution a été créée par des hommes sages et animés de l'amour sincère de leur pays.

L'honorable M DANDURAND propose l'ajournement du débat.

FONCTIONS DU VERIFICATEUR GENERAL DES COMPTES PUBLICS

L'honorable M. BRADBURY: Je désirerais apprendre du leader du gouvernement si l'arrêté du Conseil donnant à la commission du service public et aux sous-ministres instruction de reviser les salaires des fonctionnaires publics se rapporte de quelque façon au travail de réorganisation du service administratif que doit entreprendre le nouveau vérificateur des comptes publics. L'arrêté du conseil est-il en prévision du travail de l'auditeur général?

L'honorable M. DANDURAND: Sans donner une réponse sous l'impulsion du moment, je dirai à mon honorable ami que, selon moi, l'autorisation donnée à la commission du service civil de reviser certaines catégories de salaires ne se rapporte nullement au travail de la commission de vérification et n'y mettra aucune entrave. Je ne crois pas que la révision embrasse tous les départements, mais elle intéressera surtout un certain nombre d'employés qui reçoivent un petit salaire.

BILL CONCERNANT LES BREVETS

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill (4) intitulé: Loi modifiant la loi des brevets (version française).

Il dit: Ce bill a pour objet de rendre plus clairs deux endroits seulement du texte de la loi adoptée durant la dernière session.

La motion est agréée et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité plénier pour l'étude du bill. L'honorable M. Belcourt occupe le fauteuil présidentiel.

Les articles 1 et 2 sont adoptés.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

L'honorable M. DANDURAND propose que le bill soit lu pour la troisième fois. La motion est agréée et le bill subit sa troisième lecture.

BILL CONCERNANT LES DIFFERENDS INDUSTRIELS

Appel de l'ordre du jour:

Deuxième lecture du bill 7 intitulé: Loi modifiant la loi des enquêtes en matière de différends industriels 1907. L'honorable M. Dandurand.

L'honorable M DANDURAND: L'on m'a demandé de remettre à mardi prochain la deuxième lecture de ce bill.

L'honorable W. ROSS: Comme je désire discuter sur le jugement du conseil privé, je demande que la deuxième lecture du bill soit remise au mardi suivant mardi prochain.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je suggère que l'on ajourne cette lecture à huit ou dix jours pour nous donner le temps d'étudier les documents.

L'honorable M. DANDURAND Si la lecture du bill est remise à plus tard que la semaine prochaine, cela veut dire qu'elle n'aurait pas lieu avant Pâques, mais je n'y vois pas d'objection.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami a-t-il fait des démarches pour se procurer l'opinion du ministère de la Justice au sujet de la controverse légale ou constitutionnelle à laquelle cette question a donné lieu?

L'honorable M. DANDURAND: C'est justement une des raisons pour lesquelles je désirerais remettre à plus tard la deuxième lecture du bill. Je voulais me mettre en état de répondre à mon honorable ami de Middleton.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Comme les questions en cause dans cette loi sont en grande partie *sub judice*—le conseil privé ayant déjà, je crois, rendu jugement sur la constitutionnalité de certaines prescriptions du bill—il est désirable, il me semble, d'obtenir l'opinion du ministère de la Justice quant aux pouvoirs constitutionnels que nous possédons d'adopter certains articles du bill qui nous est soumis. Il me semble futile de discuter des mesures importantes si nous ne pouvons pas ensuite procéder à leur adoption par suite de l'incertitude où nous sommes au sujet de nos pouvoirs constitutionnels. Je ne vois aucune raison qui empêche mon honorable ami d'apporter immédiatement à cette Chambre l'opinion du ministère de la Justice sur les questions en cause. Nous devrions d'abord avoir une copie du jugement du conseil privé, qui nous permettrait d'agir d'après les principes fondamentaux de la loi.

L'honorable M. DANDURAND: Quel est ce jugement dont veut parler mon honorable ami?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois que c'est une cause qui a surgi dans la province d'Ontario, concernant la commission des forces hydro-électriques.

L'honorable W. B. ROSS: C'était la cause du procureur général de la province d'Ontario contre les "Reciprocal Insurers". Ce jugement fut rendu le 25 janvier dernier.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami ne pourrait-il pas nous donner une copie de ce jugement, afin que nous puissions voir s'il s'applique aux questions qui nous sont soumises?

L'honorable M. DANDURAND: J'avais l'intention d'en discuter les aspects légaux et constitutionnels lors de la deuxième lecture. Nous essayons simplement à fixer une date pour la discussion du bill en deuxième lecture.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais mon honorable ami aura un avantage marqué sur tous ses Collègues de cette Chambre s'il est le seul préparé à discuter les aspects constitutionnels du bill, ayant peut-être en sa possession l'opinion du ministère de la Justice et le jugement du Conseil privé. Nous ne possédons pas ces renseignements. Mon honorable ami devrait tout au moins déposer sur le bureau du Sénat une copie que nous pourrons consulter du jugement du Conseil privé.

L'honorable M. BELCOURT: Ou du moins nous dire où nous pouvons le lire, où il est rapporté.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, je ne l'ai jamais vu.

L'honorable M. BEAUBIEN: Tout le monde connaît l'importance de ce bill. L'an dernier, il fut l'objet d'une étude et d'un débat très sérieux des deux côtés de la Chambre. Ne serait-il pas sage d'attendre l'opinion du ministre de la Justice? Nous ne gagnerions rien à adopter ce bill maintenant; il ne recevrait pas la sanction royale, et selon moi, il peut être remis après les vacances de Pâques.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que le bill soit pris en considération jeudi de la semaine prochaine. D'ici là, je pourrai apporter une réponse aux questions posées par mon honorable ami et apparaissant à l'Odre du jour pour la séance de demain.

L'ordre est rayé et devra être inscrit de nouveau pour jeudi prochain.

BILL CONCERNANT LES FRUITS

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 13, intitulé: Loi modifiant la Loi des fruits (version française).

Il dit: L'objet de ce bill est de faire concorder la version française avec la version anglaise d'un loi placée au statut pendant la dernière session du parlement. La traduction française imprimée contient les chiffres 80 quand le texte anglais mentionne 85. L'amendement rectifie cette erreur dans la traduction en biffant le nombre 80 pour y substituer 85. Je propose la deuxième lecture du bill.

ETUDE EN COMITE

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité plénier pour l'étude du bill.

L'honorable M. David préside.

L'article 1 est adopté.

Le préambule et le titre sont agréés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. Dandurand propose que le bill subisse sa troisième lecture, et le bill est lu une troisième fois et adopté.

BILL DES SUBSIDES N° 1

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill (n° 20), intitulé: "Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice financier expirant le 31 mars 1925."

Il dit: Honorables messieurs, l'ouverture de notre exercice financier paraît presque coïncider avec la rentrée des Chambres. A cette phase de la session, l'étude du budget n'est pas assez avancée pour que le Sénat ou les Communes se prononcent sur chaque article budgétaire. En conséquence, tous les ans, il est régulièrement déposé un projet portant ouverture de deux douzièmes provisoires de tous les subsides.

Le montant demandé pour les mois d'avril et de mai s'élève à $40,871,970.85, et il est nécessaire "pour subvenir à diverses charges et dépenses du service public, à compter du premier jour d'avril", courant "auxquelles il n'est pas autrement pourvu, soit un sixième du montant de chacun des différents articles qui doivent être votés, énumérés dans le budget pour l'exercice finissant le trente et un mars mil neuf cent vingt-cinq."

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, si je parais déroger à la coutume en discutant maintenant le projet qui nous est soumis, il faut en attribuer la cause à l'habitude que le Sénat a pris d'adopter presque d'emblée le bill des subsides. Mon honorable ami a eu parfaitement raison de dire l'autre jour que, d'après la coutume établie, le Sénat expédie sans débat les trois lectures de ce projet financier, afin de munir le gouvernement des crédits nécessaires à l'administration du pays. Mais, malgré cette coutume, le Sénat n'est pas relevé de son obligation d'étudier avec soin les projets de cette nature. Nous n'hésiterions pas à mûrement délibérer les mesures d'un autre ordre que nous transmettrait la Chambre des Communes. Nous ne sommes pas exclus de la délibération des mesures financières, mais nous avons adopté comme ligne de conduite de ne pas amender les projets de finances, et nous reconnaissons que nous n'avons pas le droit de prendre l'initiative de les déposer dans cette Chambre. Néanmoins, le Sénat a le droit et ne peut éluder le devoir particulier de critiquer ou de signaler au pays les abus qui, à son sens, doivent être réprimés. Les projets de finances présentés dans cette Chambre sous forme de projets de budget ou de bills de subsides sont les plus importantes mesures législatives déposées au parlement. Nul autre projet de loi soumis à l'une ou l'autre Chambre ne revêt aux yeux du public l'importance des projets de budget ordinaires. Pour des raison que j'exposerai, nous manquerions à notre devoir si nous acceptions dorénavant les mesures de ce genre, sans les examiner minutieusement et sans exprimer, en toute liberté, notre opinion quant à la sagesse de voter les crédits publics nécessaires.

C'est la seule occasion que nous ayons de discuter une mesure de ce genre. Mon honorable ami (l'honorable M. Dandurand) a l'autre jour donné à entendre qu'une fois le projet de budget principal déposé, nous aurions toute la latitude voulue pour le discuter. Mais est-il nécessaire de faire observer que, dans le passé, la coutume a été de présenter les bills de subsides à la onzième heure, et que la même coutume sera suivie à l'avenir. Ces bills sont invariablement déposés quand le public occupe les tribunes et que Son Excellence le gouverneur général attend le moment de proroger la session. Que nous siégions à droite ou à gauche, l'expérience nous a parfaitement démontré que nous n'avons jamais l'occasion de discuter le budget principal, à moins que nous ne profitions d'une occasion comme celle-ci

Depuis l'origine de la Confédération, il n'y eut jamais, dans tout le cours de notre histoire—et je ne parle pas à la légère—un moment où le contribuable a surveillé aussi étroitement qu'à l'heure actuelle les dépenses dans lesquelles se lance le gouvernement en exercice, et le projet qui nous est soumis abonde en dépenses qui sont l'objet de vives attaques par tout le Canada. Si le Sénat se complaît dans son inaction, s'il ratifie le budget qui lui est présenté aujourd'hui, et contenu dans le Livre bleu, sans exprimer son avis quant à savoir si ces dépenses sont justifiées ou non, il n'accomplit certes pas son devoir. Je n'ai pas à apprendre à mes collègues qu'un tolle général s'est élevé dans tout le pays contre l'exagération des impôts. Et ces récriminations ne s'élèvent pas uniquement du parti politique qui siège à la gauche du président, mais elles se font entendre avec autant de véhémence parmi ceux qui, dans le passé, ont approuvé le gouvernement actuel. Ces protestations surgissent de tout le pays, et elles sont articulées par les organisations les plus représentatives du pays, de fait, par la plupart des organisations industrielles et

financières, autant qu'elles ont pu le faire par vote de résolutions, ou d'une autre manière. Les impôts sont déterminés par les dépenses. Nul ne sait mieux que mon honorable ami, le leader du gouvernement, que le poids des impôts qui retombent sur le contribuable est proportionné aux dépenses figurant dans le Livre bleu intitulé Budget de l'exercice courant. Ce n'est donc pas sans raison que je sollicite l'attention de mes collègues sur ces articles particuliers, afin de constater si le gouvernement tente un effort sincère pour inaugurer un régime d'économie, avec, comme corollaire, une réduction complémentaire des impôts.

Dans le discours du trône, le gouvernement en autorité a saisi l'occasion de faire ressortir que le budget de cette session serait équilibré—ce qui ne s'est pas produit depuis 1913. Cette déclaration du gouvernement a fait naître l'espoir chez le peuple, surtout parmi la classe des contribuables sur qui le fardeau des impôts pèse le plus lourdement. Le gouvernement a fait luire cet espoir en anticipation de la diminution que le budget accuserait dans les dépenses. Cette déclaration gouvernementale était de bon aloi. S'il incombe un devoir à l'Administration fédérale, c'est bien celui d'abaisser sensiblement les dépenses, en vue de comprimer les impôts et d'amortir la dette publique.

J'ai déjà fait observer, ainsi que d'autres, que tous nos Alliés de la dernière guerre — les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, les Dominions d'Australie et de la Nouvelle-Zélande, et la France elle-même — ont notablement réduit leurs dépenses. Ils ne se sont pas contentés de cette réduction, mais ils ont aussi fortement amorti leurs dettes publiques. Et nous continuons à nous complaire dans notre situation, et nous paraissons avoir tout à fait oublié que nous émergeons à peine de la guerre la plus terrible que l'histoire ait enregistrée. Les impôts se superposent et les dépenses s'accumulent sans cesse. Et pourtant, jusqu'à aujourd'hui — et je parle en connaissance de cause — le gouvernement n'a pas tenté le moindre effort afin d'ouvrir une ère d'économie par la compression des dépenses, et il ne s'est aucunement préoccupé d'abaisser les impôts. Quand je me prononce d'une façon aussi catégorique, je fais abstraction de l'esprit de parti. Les honorables représentants de la droite reconnaissent comme moi le bien-fondé de mes paroles. De tous nos Alliés de la grande guerre, notre nation est, autant que je sache, la seule qui n'ait rien accompli pour amortir sa dette publique ou diminuer ses impôts.

L'honorable M. DANDURAND: Depuis 1918, depuis la fin des hostilités.

L'hon sir JAMES LOUGHEED.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'arrive à l'époque actuelle.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable ami, faisant abstraction de l'esprit de parti, affirme que depuis la fin de la guerre nous n'avons pas accompli ce que nous aurions dû réaliser.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami sait, ainsi que je l'ai fait observer au cours de la discussion sur l'Adresse, que le gouvernement antérieur était essentiellement un gouvernement de guerre, que, jusqu'au jour où nous avons remis notre mandat, nous avons dû non seulement adopter et appliquer des mesures de guerre, mais faire face à toutes nos obligations découlant de la guerre. Jusqu'à l'avènement de mon honorable ami du pouvoir, le gouvernement précédent n'a pas eu l'occasion d'effectuer — comme il l'aurait fait, j'en suis sûr, s'il eût été maintenu en autorité — une réorganisation substantielle des services publics, de réduire les dépenses et, conséquemment, d'abaisser les impôts. Il y a quelque temps, j'ai indiqué que la Grande-Bretagne, malgré les obligations presque écrasantes que la guerre lui a fait contracter, a entreprise d'amortir sa dette dans une mesure qu'il nous est difficile d'apprécier. Les derniers câbles nous apprennent que, pour le dernier exercice clos le 31 mars, les dépenses administratives du Royaume-Uni sont de £50,000,000 moindres que le revenu total, et que l'économie réalisée, en 1922-1923, a atteint £101,000,000. Je demande à mon honorable ami de me signaler dans le budget actuel une seule économie que nous ayons réalisée.

Examinons si cette prétention d'équilibre du budget ou de compression des dépenses est réellement fondée. On a mentionné — et j'accepte les chiffres — que, par comparaison avec le budget principal de l'exercice écoulé, le budget de l'exercice courant accuse, en chiffres ronds, une diminution de $27,000,000. Le gouvernement est tout fier d'étaler cette réduction, qu'il présente comme un gage de son régime d'économie. Or, analysons les faits pour bien constater à quel point le gouvernement a en réalité comprimé ses dépenses, c'est-à-dire, les dépenses que son pouvoir et son autorité le mettaient à même de réduire, et nous constaterons que les diminutions dont mon honorable ami s'enorgueillit, et prévues dans le discours du trône, se sont automatiquement produites. Sur les $27,000,000 qui représentent la diminution opérée dans le budget principal, comparativement à celui de l'exercice précédent, permettez-moi de vous indiquer trois articles qui, de toute façon, n'auraient jamais été inscrits au budget, et qui ont forcément déterminé la réduction mentionnée.

Les exigences du réseau ferré national sont en dégression de $19,335,576 sur le dernier exercice, et ce seul article de dépense constitue plus des deux tiers de la réduction globale. Comme le rétablissement civil des soldats et leur établissement sur des terres ont été menés à bonne fin, ou touchent à leur terme—mesure toute transitoire—les dépenses de ce chef diminueront de $6,114,996 par rapport à l'exercice écoulé. Le gouvernement ne se contente pas de se glorifier de ces deux articles, mais il poursuit son œuvre d'économie en rognant $1,269,000 dans la subvention fédérale à l'agriculture. Et c'est sur ce plan qu'il établit son régime d'économie. Ces trois articles constituent la compression qu'il proclame.

Mais le gouvernement ne s'arrête pas en aussi bonne voie. Par sa frénésie d'économie illusoire et mal fondée, il fait souffrir les institutions les plus méritoires. Ainsi, il ampute de $5,000 la subvention à l'Association qui cherche à enrayer la tuberculose au Canada. Cette économie ira enfler, je suppose, les grasses prébendes.

La subvention à l'immigration a été diminuée de $330,000. Or, s'il est une subvention fédérale qui soit réellement nécessaire pour favoriser les meilleurs intérêts du pays, c'est bien celle-là, et si le Canada éprouve aujourd'hui un besoin, c'est bien celui d'accroître sa population. Les honorables sénateurs savent que l'Ouest est dans le marasme, à cause de l'exode des nôtres vers les Etats-Unis, et qu'une vigoureuse politique d'immigration ne réussit pas à les remplacer. Bien que le Canada souffre au plus haut degré de ce manque de population, nous avons le spectacle de cette diminution afin de permettre au gouvernement de vanter son économie.

Puis, $1,114.000 sont retranchés dans les crédits de la Défense nationale.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami condamne-t-il aussi cette diminution?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne la condamne pas, mais j'affirme que ce n'est pas dans ces domaines que devrait se pratiquer cette économie qu'affiche mon honorable ami. Si elle doit être exercée, que ce soit dans les sphères où elle peut l'être avec profit.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami l'indiquera, j'en suis sûr.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si mon honorable ami veut examiner le budget...

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami doit concréter ses suggestions.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je les concréterai, si l'honorable sénateur me le permet. Si mon honorable ami daigne examiner le budget de l'exercice courant, il constatera que la manne y est aussi abondante et généreuse que dans le passé. De vastes crédits sont, sans nécessité, sans utilité et sans discernement, affectés à toutes les régions du pays. Le gouvernement n'accomplit aucun effort pour abaisser les dépenses les plus répréhensibles qui plongent le Canada dans des dettes dont il lui sera presque impossible de se dépêtrer. Que mon honorable ami examine les crédits afférents aux ports et rivières, et inscrits afin de conserver le parti intact, et il se rendra compte des énormes réductions qui auraient pu y être effectuées.

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais que ces crédits étaient destinés aux entreprises publiques et à leur entretien.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je suppose que le gouvernement se considère comme l'entreprise publique la plus importante au Canada, puisqu'il se consolide de la sorte par le moyen de ces dépenses.

Mon objection vient de ce que le budget déposé ne contient aucun indice d'intention ou de détermination de la part du gouvernement. Depuis que le sentiment public a protesté contre l'extravagance de nos dépenses et contre l'exagération de nos impôts, le gouvernement n'a arrêté aucun projet pour abaisser les dépenses. Rien moins qu'une compression budgétaire de $40,000,000 à $50,000,000 dans les cinq prochains exercices ne satisfera le peuple canadien, et rien moins que la diminution des impôts afin de mettre le pays au même niveau que les Etats-Unis ne contentera la population. Les impôts excessifs qui nous écrasent aujourd'hui sont une calamité nationale dont nous ressentons tous les jours les effets. Nous avons, au sud de la frontière, une République de 120,000,000 d'habitants, qui est la plus puissante nation organisée de l'univers, dans les domaines commerciaux, industriels et financiers, et il est absolument impossible pour le Canada de lui faire concurrence, écrasé comme il l'est sous le poids de ses impôts.

L'exode de centaines de milliers de Canadiens au cours des deux dernières années provient des impôts exagérés qui pèsent sur le contribuable canadien. Tant que le gouvernement n'aura pas arrêté un régime fiscal rationnel qui diminuera nos charges, ce sera le désastre financier et la calamité nationale.

Le gouvernement se flatte d'avoir réalisé la faible économie de $369,750 dans le service civil. Cela ne compte guère, mais il s'en attribue un immense mérite. Pendant que,

d'une part, l'administration congédie des fonctionnaires publics et économise leurs appointements, d'autre part, elle ordonne la revision des appointements, qui engloutira l'économie dont elle se targue.

Me sera-t-il permis de signaler un autre fait extraordinaire? Eh bien, j'ose dire, et mes honorables amis me donneront raison, que sans le remaniement de notre régime financier en février dernier, grâce auquel les finances du réseau national ont été disjointes du budget des dépenses publiques et imputées sur un compte distinct, le gouvernement aurait à faire face à un déficit pour l'exercice courant. Si l'administration actuelle avait appliqué la même méthode de comptabilité que celle de l'administration précédente, les $50,000,000 d'obligations vendues l'année dernière par le National-Canadien figureraient dans le budget, qui serait en déficit de $35,000,000, au lieu de s'équilibrer. Il est encore prématuré de proclamer l'équilibre budgétaire. Le budget supplémentaire n'a pas encore été présenté. A la dernière session, le ministre des Finances a exprimé l'espoir qu'il pourrait restreindre les crédits supplémentaires à $15,000,000, ce qui n'a pas empêché qu'ils ont dépassé $20,000,000. Quand mes honorables amis parlent d'équilibre budgétaire, ils comptent sans doute que les crédits supplémentaires n'excéderont pas ceux de l'exercice écoulé. Qui vivra verra. Je suppose qu'ils devront alors rabattre les prétentions qu'ils ont affichées quand le discours du trône a été prononcé.

J'ai retenu votre attention plus longtemps que je n'en avais le dessein. Mais, je le réitère, le Sénat est tenu d'étudier le budget aussi minutieusement que toutes les autres mesures législatives lui venant des Communes. Nous le devons au public, et c'est le moment particulièrement propice de le faire. Je conclus donc, que plus nous examinons le budget principal, plus nous sommes désillusionnés, non seulement de n'y trouver aucun indice d'effort vers une notable compression des dépenses, mais de l'incapacité du gouvernement d'atteindre ce but.

L'honorable M. DANDURAND Honorables messieurs, mes remarques seront brèves. Mon honorable ami a affirmé que les dépenses sont extraordinaires. Puis-je lui faire observer que c'est l'héritage que nous a légué le gouvernement de sa cocarde. Il dit que l'heure n'était pas venu pour son gouvernement de pratiquer l'émondage. L'administration actuelle s'est crue obligée de pratiquer ce que mon honorable ami n'a pas accompli.

J'avoue que j'ai été quelque peu découragé en face de l'énorme fardeau transmis par mon honorable ami et par le Cabinet dont il faisait partie. Il m'était impossible d'entrevoir le jour où le budget pourrait être équilibré et où cesseraient nos emprunts pour solder nos dépenses annuelles. Et si, dans les trente-six mois de la prestation de son serment d'office, le gouvernement actuel a réussi à équilibrer le budget et a commencé à diminuer les dépenses, il peut se réjouir de ce résultat.

En quoi consistent les critiques de mon honorable ami? Il a critiqué quelques-unes de nos diminutions. Quand il a entrepris de discuter ces prévisions budgétaires, j'ai cru qu'il allait ouvrir le Livre bleu et signaler l'inutilité de telle ou telle dépense. J'ai cru comme lui que le moment était venu pour le Sénat d'élever la voix et d'indiquer au Parlement du Canada, qui étudie à l'heure actuelle chacun des articles du budget, l'économie à réaliser. Au lieu de cette attitude, il a critiqué l'octroi à la tuberculose. Bien que la diminution fut faible, le gouvernement était obligé, dans le mesure du possible, de comprimer toute dépense afin d'établir l'équilibre désiré de tous, et cette réduction de $5,000 est un avertissement aux provinces d'avoir à se charger de leurs propres dépenses.

Nous avons aussi supprimé la subvention aux provinces, en ce qui concerne l'agriculture. Pour quel motif? Parce que, sans cette suppression, nous aurions été forcés de recourir à l'emprunt pour accorder ces octrois, et il n'était pas nécessaire que le gouvernement fédéral s'enfonçât plus avant dans les dettes pour subventionner quelques-unes des provinces. A l'avenir, les provinces devront se charger de ces dépenses. Les $2,000,000,000 qu'il a fallu pour les fins de guerre n'ont pas pesé sur les provinces, mais sur le gouvernement fédéral. Celui-ci a dû supporter de lourdes dépenses et imposer de lourdes taxes. Son premier devoir est d'établir l'équilibre et, à cette fin, d'alléger les charges qui retombent sur le peuple.

Mon honorable ami dit que nous avons réduit de $239,000 l'octroi à l'immigration. A-t-il critiqué une dépense? Non, il critique encore une réduction, et à une époque où l'immigration est nécessaire.

Je jugerai de l'œuvre de l'immigration par ses résultats, et ceux-ci seront démontrés par le nombre d'immigrants que les navires débarqueront sur notre littoral. Je sais que certaines régions du pays clament que nous devrions tenter un effort pour retenir les nôtres au pays et que nous ne devrions pas laisser nos vigoureux Canadiens franchir la frontière pour les remplacer par de nouvelles recrues, à qui il faudra inculquer l'esprit cana-

dien. Je connais leurs arguments; mais je ferai observer qui si nous avons perdu un million d'habitants depuis quelques années, nous avons compensé cette perte par l'amenée d'un autre million. Sans cela, notre population serait diminué de 2,000,000, et non de 1,000,000. Nous ouvrons notre pays aussi largement et aussi judicieusement que possible afin d'amener ici les Européens qui désirent améliorer leur situation, et une partie de ces immigrants se fixera parmi nous. Mais tant que certaines classes de travailleurs toucheront aux Etats-Unis des salaires doubles de ceux qu'ils toucheraient au Canada, comment sera-t-il possible de retenir les nôtres au pays? J'ai étudié certains cas, et je puis comprendre que des familles soient attirées de l'autre côté de la frontière par la perspective d'un sort meilleur. Je reconnais cependant que l'immigration a son importance pour le pays et que nous devons nous efforcer de la diriger sur nos bords.

D'autres se demandent pourquoi nous accueillons des immigrants qu'il faudra nous assimiler. Et ils clament en même temps qu'il faut combler les déficits de nos voies ferrées et acquitter notre énorme dette nationale. Le seul moyen de soulager la situation ou d'améliorer les conditions est certes d'accroître le chiffre de notre population, et j'espère que les milliers d'immigrants qui entreront au Canada connaîtront la prospérité.

Je ne suis pas de ceux qui croient que le cultivateur de l'Ouest ne peut réussir sur sa ferme. Nous traversons une impasse, mais la situation se rétablira peu à peu, et l'univers retournera graduellement aux conditions normales.

Mon honorable ami nous reproche ensuite la réduction de $1,114,000 opérée dans les crédits de la Défense nationale. A-t-il loué cet acte? Non, il l'a désapprouvé, et pourtant il s'agit d'une réduction. S'il condamne les réductions apportées, qu'il signale du moins celles qu'il faudrait effectuer. Quand nous avons à supporter une dette de $2,000,000,000 provenant du plus grand effort militaire encore enregistré dans l'histoire, nous avons le droit incontestable de réduire nos effectifs militaires, surtout quand aucun danger ne nous menace. Voilà une dépense improductive que nous pouvons supprimer, et nous devrions être félicités de l'avoir retranchée, et non conspués.

Mon honorable ami nous blâme d'avoir diminué de $360,000 les crédits du service civil. Lors du dépôt de la motion pour instituer un comité d'enquête sur le service civil, j'ai émis l'avis que nous devrions bien rétribuer les fonctionnaires, mais qu'il faudrait déterminer le nombre de ceux-ci. J'ai ajouté que si le surnombre des employés était de plusieurs milliers, il faudrait congédier le surplus de la manière la moins cruelle possible, et rétablir le service sur un pied normal. Quand nous aurons fixé le minimum équitable en vue d'un juste rendement administratif, je serai alors disposé à vérifier les appointements et à traiter les fonctionnaires tout aussi bien que sont traités les employés des grandes corporations au pays.

Mon honorable ami parle maintenant de l'assiette au beurre et de la crèche. Il a été plus longtemps que moi lié aux affaires administratives. Durant un certain nombre d'années, il a été à la tête d'un ministère, mais il se trouve aujourd'hui dans l'heureuse situation de pouvoir critiquer, et de prêcher la vertu sans avoir à la pratiquer. Le gouvernement doit toutefois continuer à administrer le pays. Des millions et des millions de dollars doivent être dépensés pour les entreprises publiques. Et quand le ministre des Travaux publics a devant lui un rapport d'un ingénieur de district ou d'un ingénieur dirigeant qui exige divers crédits de $1,000 ou $2,000 pour exécuter certains travaux, sans quoi les ouvrages se détérioreront rapidement, nous ne pouvons certes pas les lui refuser sous prétexte d'économie. Ce serait mal la pratiquer. Je puis néanmoins assurer à mon honorable ami, sur la foi de ma sagesse et de mon expérience, que de légitimes efforts sont tentés dans le sens de l'économie.

L'autre jour, je lisais dans un journal le compte rendu d'une entrevue avec l'un des chefs de l'opposition, le leader du parti progressiste pour obtenir son avis sur la compression des dépenses, et voilà l'opinion qu'il exprimait: "Chacun approuve la dépense, si c'est le voisin qui écope, mais nul consent à ce que la réduction l'atteigne." Manitoba veut le chemin de fer de la baie d'Hudson; Toronto demande le viaduc du terminus; Montréal exige un pont; chacun réclame ce qui est au profit de la communauté qu'il habite; la généralité enfin prêche l'économie; mais personne n'entend la pratiquer individuellement. Nous savons tous à quoi nous en tenir à cet égard. Entretenons cependant l'espoir que la nécessité nous fera mieux juger l'importance qu'il y a de rétablir l'équilibre et de comprimer les impôts afin que nous puissions offrir à l'immigrant les mêmes perspectives de succès que celles qu'il trouverait aux Etats-Unis.

Je propose maintenant la deuxième lecture de ce bill.

L'honorable M. BENNETT: Honorables messieurs...

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais avoir clos le débat. J'ai jeté un regard tout autour de la Chambre, et personne n'a manifesté le désir de prendre la parole. Je crois que mon honorable ami est en retard.

L'honorable W. B. ROSS: Je ne vous ai pas compris.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Moi non plus. Lorsque mon honorable ami a proposé la deuxième lecture du bill, il a fait un discours; je crois donc que la réponse qu'il vient de donner n'est pas régulière, car le discours en question était évidemment celui qu'il avait l'intention de faire relativement au bill. Si j'avais su que mon honorable ami pensait autrement, je lui aurais fait remarquer que plusieurs honorables sénateurs désiraient être entendus au sujet de ce bill.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne puis citer la règle, mais la coutume dans cette Chambre, a toujours été que le proposeur d'une motion fasse la réponse et close le débat. Suivant cette coutume, j'ai jeté un regard autour de la Chambre pour voir si quelqu'un désirait adresser la parole.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non; je crois que mon honorable ami était tellement épris de son sujet, qu'il a oublié de s'assurer si quelqu'un désirait parler après lui.

L'honorable W. B. ROSS: Je crois que la Chambre serait disposée à permettre que l'honorable monsieur close le débat après que les autres sénateurs auront parlé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, nous écouterons son troisième discours. Ajournez le débat jusqu'à demain.

L'honorable W. H. BENNETT: Le défi lancé par le leader de la Chambre, qu'aucune personne ne pourrait indiquer dans ce budget un seul article inutile, demande une réponse. Je puis dire à l'honorable sénateur que si j'avais eu le budget en main lorsque j'ai répondu à l'Adresse, j'aurais fait de plus amples remarques. J'ai dit alors à l'honorable monsieur, que l'on dépensait follement l'argent du peuple à une époque où il était, plus que jamais, nécessaire d'économiser. J'ai mis l'honorable leader au défi de se lever et d'expliquer la dépense folle et outrageante faite pour l'achat d'un édifice sur la rue Sussex, alors que nous avons dans cette ville, sur un tiers de mille de longueur, des magasins inoccupés. L'honorable sénateur a demandé le nom de l'édifice et on le lui a donné. Je suppose qu'il est allé consulter ses confrères à ce sujet et il a honte aujourd'hui de se lever et d'expliquer cet achat scandaleux.

L'honorable M. DANDURAND: Je puis répondre à mon honorable ami que je me suis renseigné auprès du ministre des Travaux publics, et il m'a expliqué que le terrain à notre disposition ne pouvait être employé à cette fin. Je lui demanderai un mémoire détaillé et j'espère que ce mémoire donnera pleine et entière satisfaction à mon honorable ami en mentionnant les raisons qui ont motivé l'achat de cette propriété.

L'honorable M. BENNETT: Je le répète, le budget ne nous avait pas été présenté lors du débat sur le discours du trône, de sorte que nous ne savions pas ce qu'il contenait. Qu'y voyons-nous maintenant? Ainsi que l'a indiqué le leader de ce côté de la Chambre, le gouvernement continue son vieux jeu de favoritisme politique en faisant des placements louches. L'honorable monsieur n'oserait pas se lever dans cette Chambre pour défendre et expliquer l'achat du "Paris Hotel". Pourquoi? Parce qu'il ne peut pas se consoler de ce que l'autre jour le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que l'on avait commis une erreur. Malgré cela, le gouvernement dépense inutilement pour cet édifice à Paris, une somme de $3,000,000, alors que le pays a un urgent besoin de tout son argent pour les travaux nécessaires. Qui a jamais entendu parler de l'émigration de France au Canada? L'honorable sénateur sait bien qu'elle est presque nulle. Cependant, le gouvernement actuel va appliquer $3,000,000 à l'achat d'un édifice dont nous n'avons pas besoin, qui a été déclaré inutile, par un des collègues de mon honorable ami, dans l'autre Chambre.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami veut-il me permettre...

L'honorable M. BENNETT: Oui, mais voici la réponse que va donner mon honorable amis: "L'achat est fait par les Chemins de fer Nationaux."

L'honorable M. DANDURAND: C'est une partie de ce que j'allais répondre.

L'honorable M. BENNETT: Je le savais.

L'honorable M. DANDURAND: C'est la vérité. L'achat n'a pas été fait par le gouvernement fédéral, mais par l'administration des Chemins de fer Nationaux.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON : Et payé par le gouvernement canadien.

L'honorable M. DANDURAND: Payé par les Chemins de fer Nationaux.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Et nous leur donnons l'argent.

L'honorable M. DANDURAND: Nous ne leur avons pas donné d'argent pour cet achat spécialement mais par la suite, s'il y a un déficit, le pays devra le combler. Mais je crois qu'il serait plus juste que le Sénat, qui est au-dessus des petites querelles politiques de parti, attende que l'administration des Chemins de fer Nationaux nous donne l'explication de toute la transaction. Cette explication donnera satisfaction, j'en suis certain, au parlement tout entier, et nous serons alors en mesure de discuter le sujet plus facilement et avec tous les faits clairement exposés devant nous. Mon honorable ami, en sa qualité d'avocat, ne devrait pas, je crois, passer jugement sans avoir eu un rapport complet. Si mon honorable ami veut attendre que le ministre des Chemins de fer nous envoie son rapport, nous pourrons alors l'étudier ensemble avec pièces explicatives.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami dit que le gouvernement ne paye pas pour cet immeuble. D'après ce budget, nous avançons aux Chemins de fer Nationaux, un peu plus de 19 millions. Si l'Hôtel Scribe n'avait pas été acheté, je suppose que nous n'aurions avancé qu'environ 16 millions. Quelle est l'opinion de l'honorable leader sur cet aspect de la question?

L'honorable M. DANDURAND: Certainement, s'il n'y avait pas de déficit, les Chemins de fer Nationaux supporteraient les frais. S'il y a déficit, je suppose que le gouvernement doit le combler. J'ai répondu à la question de l'honorable représentant de Hamilton (l'honorable Lynch-Staunton) en disant que les Chemins de fer Nationaux fournissaient l'argent mais que, si, par la suite, il y avait déficit, le gouvernement augmenterait la subvention de la somme requise pour l'achat de cet édifice.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: D'après ce budget, nous payons pour cet immeuble.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Ne devrions-nous pas discuter cette question lorsque les subsides des chemins de fer viendront sur le tapis?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami dit-il que ce montant est inclus dans le total qui nous est présenté?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Certainement; nous avançons $10,000,000. L'hôtel Scribe coûte à peu près $3,000,000.

L'honorable M. BELCOURT: Le budget contient-il les détails de ce montant de $10,000,000?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non. Il est clair que si les Chemins de fer Nationaux paient $3,000,000 à même leurs fonds, pour cet hôtel, ils en demanderont le remboursement au gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami sait bien que cette question sera débattue complètement dans l'autre Chambre. Nous serons alors en possession des faits et nous tirerons nos propres conclusions.

L'honorable M. BENNETT: Je m'adresse directement à l'honorable leader de la Chambre qui dit que nous faisons de la politique. Un membre du Parlement a toujours eu, non seulement le droit, mais le devoir, de discuter les dépenses du pays et il est plus nécessaire que jamais de remplir ce devoir. Il se fait actuellement dans l'autre Chambre, un trafic entre les différents partis politiques, dans le but de maintenir le présent gouvernement au pouvoir; c'est une raison de plus pour que la question des dépenses soit discutée ici. Pourquoi le gouvernement, dans une hâte malhonnête, court-il à Londres acheter un édifice d'un million et demi de dollars sur lequel il faudra encore dépenser un autre million en améliorations? Nous avons sûrement des travaux à exécuter au Canada et pour lesquels cet argent pourrait être mieux employé qu'en Europe. Les bureaux que nous avons en Angleterre ont toujours suffi à nos besoins. Que fait aujourd'hui le gouvernement? Il augmente le personnel et accorde à certains amis politiques des emplois à salaires élevés en guise de récompense. Je citerai comme exemple, le cas de ce monsieur qui vient de la Chambre des Communes et qui reçoit aujourd'hui, en récompense de ses services, un salaire de $7,000 par année. Le gouvernement avait auparavant un secrétaire et un personnel qui répondaient entièrement aux besoins du pays. C'est un échantillon de la manière extravagante dont l'argent du pays est dépensé et l'honorable sénateur vient nous dire: "Nous avons prêché la vertu, mais maintenant nous craignons de ne pouvoir la pratiquer". Voilà justement ce que nous reprochons au gouvernement: il a fait tant de promesses que le peuple l'a pris au mot et s'attend à ce qu'il en remplisse quelques-unes; il a à faire face à une situation qu'il a créée lui-même.

Les dépenses n'ont jamais été aussi extravagantes que depuis un an. J'ai répété maintes et maintes fois, et je défie qui que ce soit de me contredire, que nous avions sur la rue Wellington, à Ottawa, une longue suite d'édifices qui, avec quelques améliorations, pourraient être mis en état d'être utilisés par le gouvernement; et cependant nous payons annuellement $1,450,000, en loyers.

L'honorable M. DANDURAND: Est-ce une augmentation sur ce que nous payions en 1921?

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur se console toujours avec cette idée que ce n'est pas une augmentation. Le gouvernement a promis une diminution et c'est ce que nous sommes en droit d'attendre.

L'honorable M. DANDURAND: Certainement.

L'honorable M. BENNETT: Si les amis de l'honorable leader avaient parcouru la ville d'Ottawa en disant: "Nous allons louer les édifices de Pierre, Jacques et Paul dès que nous serons au pouvoir" je doute fort que ce programme leur eût gagné beaucoup de votes.

Je ferai remarquer à l'honorable sénateur que cette dépense de $1,450,000, en loyers, pouvait avoir sa raison d'être durant la guerre, mais que cette raison n'existe plus aujourd'hui. Nous voyons actuellement ces bureaux occupés par des employés qui n'ont rien à faire; comme par exemple aux Travaux publics et ailleurs. Il est vrai qu'on a congédié un certain nombre de fonctionnaires, mais il n'y avait aucune raison pour louer ou acheter des édifices dont vous n'aviez pas besoin, et à seule fin d'obliger des amis politiques.

L'honorable M. DANDURAND: Le montant des loyers a-t-il augmenté depuis quelques années?

L'honorable M. BENNETT: Quant au montant total, oui.

L'honorable M. DANDURAND: A Ottawa?

L'honorable M. BENNETT: On loue de nouveaux édifices. L'item de $1,450,000, est le même que l'année dernière; mais je dis que le public s'attendait à ce que vous mettiez en pratique vos promesses d'économie en réduisant ce montant, et maintenant, vous vous faites une gloire de n'avoir pas tenu vos promesses et vous ajoutez que vous espérez faire mieux à l'avenir. Poussons un peu plus loin cette étude des dépenses: Le gouvernement s'est lancé aveuglément dans le gaspillage de l'argent du peuple canadien, comme le prouve le rapport de l'auditeur général et les réponses du gouvernement aux questions qui lui ont été soumises.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Avant d'attaquer le rapport de l'auditeur général, levons la séance.

L'honorable M. DANDURAND: Ne pourrions-nous pas siéger ce soir?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Comme il vous plaîra.

L'honorable M. BENNETT.

A six heures, le Sénat lève la séance.

A huit heures, le Sénat reprend sa séance.

L'honorable M. BENNETT: Honorables messieurs, je disais avant l'ajournement que mon discours était une protestation contre les dépenses figurant au rapport de l'Auditeur général ainsi qu'au budget qui nous est maintenant présenté. Lorsque j'ai parlé sur l'Adresse, j'ai fait allusion aux articles mentionnés dans le discours du trône. Je désire attirer l'attention des honorables sénateurs sur la clause suivante en particulier:

> Mes ministres sont fortement d'avis qu'une diminution des impôts est de la plus haute importance et, qu'à cette fin, les efforts accomplis déjà pour joindre, à une stricte économie dans l'administration des services publics, une forte réduction des dépenses publiques, devraient être déployés davantage dans toutes les sphères possibles.

Après de telles paroles résonnant encore à nos oreilles, l'honorable leader de la Chambre ne devrait pas trouver mauvais ce que j'ai dit cet après-midi. C'est le programme que le gouvernement a placé devant le peuple et que le peuple lui demande de suivre. D'après le rapport, l'année dernière, alors que le gouvernement aurait dû se livrer à l'économie, il ajoutait aux dépenses ordinaires, celles dont je vais me plaindre, et il se proposait d'en augmenter encore le nombre. Mon honorable ami a fait allusion cet après-midi à une question sur laquelle un honorable monsieur a depuis attiré l'attention. Je veux parler des dépenses de la milice. La question d'économie dans cette branche du service est trop vaste pour l'attaquer actuellement. Que ce soit recommandable ou non, nous espérons tous que les mesures de guerre tirent à leur fin, et qu'il y aura réduction dans ce ministère comme dans les autres. En tous cas, je puis dire que personne ne s'attend à ce que le gouvernement actuel ait des égards pour la milice du Canada, car elle a toujours été la cible de ces honorables messieurs. Ils ne l'ont jamais écoutée d'une oreille attentive. Et que vois-je aujourd'hui dans un ordre publié dans la *Gazette du Canada* relativement au port d'uniformes militaires par les hommes qui ont appartenu ou qui appartiennent peut-être encore au service? Tout le monde sait que les hommes sont revenus du front avec des uniformes fortement délabrés. Un pays généreux aurait pu considérer leur cas digne de pitié et dire: "Les hommes peuvent garder leurs uniformes et les porter." L'hiver a été dur. Je ne sais pas quelles ont été les conditions dans la province de Québec, mais je puis dire que dans la ville de Toronto, les temps ont été très durs; et ce n'est que grâce à la générosité du

public qui a souscrit la magnifique somme de $500,000, employée judicieusement parmi les pauvres, que les sans-emploi n'ont pas souffert de plus grands maux. Il est donc probable que les vétérans portaient ces vieux uniformes pour se préserver du froid et n'avaient pas autre chose. Toujours est-il que ce compatissant gouvernement du jour, émet un ordre de la milice en date du 20 novembre, contenant entre autres choses, le paragraphe suivant:

"Le port d'uniforme ou de tout autre vêtement militaire est interdit, sauf en certaines occasions et dans les circonstances prescrites par la Loi de la Milice, les règlements et ordonnances du Roi, ou par ordre spécial de la milice, déjà en vigueur ou qui pourra être émis par la suite."

Plus loin on y lit que tout homme qui sera trouvé porteur d'un de ces vieux uniformes qu'il a porté en Europe, sera passible d'une amende n'excédant pas $300.

L'honorable M. DANDURAND: Qui a émis cet ordre?

L'honorable M. BENNETT: Le gouverneur général en conseil. Cet ordre a eu son origine, naturellement, au ministère de la Milice. Le chef de ce ministère en est l'auteur.

L'honorable M. DANDURAND: Sur recommandation du général MacBrien.

L'honorable M. BENNETT: Toujours la même vieille chanson. S'il y a quelque chose de mal fait, la faute en est rejetée sur une tierce personne. Lorsque l'administration des Chemins de fer Nationaux achète un hôtel à Paris, le gouvernement n'y peut rien..."Que pouvons-nous faire?" dit-il.

L'honorable M. CASGRAIN: Il n'en a même pas eu connaissance.

L'honorable M. BENNETT: Le pays, en ce cas, n'a qu'à payer les frais.

L'honorable M. DANDURAND: Le Chemin de fer National est votre enfant.

L'honorable M. BENNETT: En tous cas, il n'est certainement pas un ami de l'honorable sénateur. Je puis affirmer cela.

L'honorable M. DANDURAND: Nous l'avons trouvé sur le pas de la porte.

L'honorable sir JAMES LOUGHEDD: Pour l'instant, vous paraissez le nourrir.

L'honorable M. BENNETT: Tout ce que le gouvernement a à présenter devant le peuple aujourd'hui, c'est le succès extraordinaire qu'il a obtenu avec les Chemins de fer Nationaux. Il ne parle que de cela et c'est tout ce dont il peut être fier.

L'honorable M. DANDURAND: Oh, non.

L'honorable M. BENNETT: Il ne peut pas se vanter du changement de tarif, car il n'a pas encore eu lieu; et il va avoir une fameuse crainte de le changer, je vous l'assure.

L'honorable M. DANDURAND: Attendez et vous verrez.

L'honorable M. BENNETT: En vérité, nous avons un gouvernement remarquable. On a dit une fois qu'il avait à sa tête un homme très capable. J'admets que dernièrement, le premier ministre s'est mis un peu en vedette. Il est vrai qu'il y a un an il était éclipsé par l'ancien ministre de la Justice et le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding). Aujourd'hui, il est livré à lui-même,—libre d'agir à sa guise,—et il se gonfle autant qu'il lui plaît.

Qu'est-il arrivé l'été dernier? L'assemblée annuelle des représentants des colonies fut tenue en Angleterre. Je suis heureux que le Premier du Canada y soit allé pour décider, de concert avec les autres, le genre de politique que devaient suivre les Dominions d'outre-mer et la Grande-Bretagne. Nous avons tous entendue la jactance du Premier. Nous avons tous entendu les éloges exagérés dont il a été comblé par la presse subventionnée. Nous avons lu des articles tels que le témoignage de M. Choquette, un ancien membre de cette Chambre, qui se trouvait alors en Angleterre. Je n'ai pas l'article en main, mais voici ce qu'il contenait:

"Le plus grand homme du monde aujourd'hui, (ou à peu près), et le plus grand aux conseils des nations, c'est le Premier ministre du Canada. Au point de vue de l'éloquence, Laurier, dans son meilleur temps, ne l'a jamais surpassé. Au point de vue des idées, il est extraordinaire. Il est le plus grand de tous."

M. Choquette connaissait celui dont il parlait ainsi, et comme il y a une vacance de sénateur à remplir dans la province de Québec, il a pensé que c'était le temps d'encenser un peu le Premier.

Qu'avons-nous entendu dire du Premier ministre? Nous avons entendu dire qu'il était un homme remarquable. Bien que n'étant pas un avocat d'expérience, il connaissait la loi constitutionnelle sur le bout des doigts. Il était écrivain. Sa vie ne s'était pas bornée au Canada; il avait voyagé aux Etats-Unis et comme on pouvait s'en rendre compte par une entrevue qu'il avait accordée vers le mois d'octobre dernier à un correspondant, du "Saturday Evening Post", (je regrette de

ne pas avoir le rapport ici), il avait accompli des miracles lorsqu'il était allé aux Etats-Unis et avait échappé à la conscription.

Plus tard, il allait en Angleterre. Là, il était l'habile diplomate, l'homme connaissant la loi constitutionnelle jusqu'au dernier iota, l'homme qui serait le maître de tous ceux qui s'assembleraient pour légiférer. Il ne partait pas seul. Je crois qu'il est utile d'inscrire au compte rendu officiel les noms de ceux qui l'ont accompagné. L'autre jour un rapport fut déposé à la Chambre des Communes en réponse à une interpellation, et contenant les renseignements suivants sur l'entourage de notre Premier ministre qui semble avoir été pris de peur lorsqu'il fut sur le point de partir pour rencontrer des hommes importants. Il y avait le commandant Hose qui a coûté $1,468 au pays; son secrétaire, M. Agnew, $337; le général MacBrien, $1,776; le secrétaire du général MacBrien, le capitaine Commins, $1,143; le Colonel Ryde, $3,966; le Professeur Skelton, $6,250 pour services rendus et $845 pour frais de déplacement. Le coût total s'élève de $18,000 à $20,000. Voici donc le grand diplomate partant pour l'Europe, accompagné du Professeur Skelton, qui doit sa distinction au fait qu'il a écrit la vie de sir Wilfrid Laurier. Je n'ai jamais entendu dire qu'il eut des connaissances en loi constitutionnelle ou en stratégie politique. Cependant il va en Angleterre et son voyage coûte au pays $6,250 plus $845 pour frais de déplacement.

L'honorable M. ROCHE: Est-ce que cela ne prouve pas son habileté?

L'honorable M. BENNETT: Oui, sans aucun doute.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Son habileté à soutirer l'argent du Trésor public.

L'honorable M. BENNETT: Exactement. Mais cela ne demande pas grande habileté avec le gouvernement actuel, ainsi que je le prouverai plus tard. Ce monsieur a tout simplement suivi la coutume inaugurée par le présent gouvernement lorsqu'il est arrivé au pouvoir.

Je remarque dans les livres bleus, un rapport d'après lequel la Convention dura 45 jours: du 1er octobre au 14 novembre; de sorte que M. Skelton doit avoir retiré une moyenne d'environ $140 par jour pour ses services. Mais voici autre chose: les journaux ont publié une déclaration (probablement en prévision du cas où les faits seraient connus) d'après laquelle le professeur Skelton était payé à raison de $50 par jour pour ses services et en sus son indemnité de déplacement. Si cela est vrai, le professeur Skelton a été absent pendant environ 80 jours. Où était-il pendant ce temps-là?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il se préparait.

L'honorable M. BENNETT: Il se préparait! Mon honorable collègue me devance. Dans le palais qu'habite le premier ministre là-bas dans les montagnes—Kingsmere est le nom, je crois—ils restaient cloîtrés nuit et jour, préparant les discours que devait sans doute prononcer le premier ministre une fois rendu en Angleterre.

Ce n'est pas tout. D'après le rapport, lorsqu'ils arrivèrent en Angleterre, ils eurent les services du major Bell, de M. M. F. C. Blair, Dr Camsell, Coats, Dr Doughty, Grisdale, Duncan Marshall, Harrison Watson et du colonel Smith. Pour atténuer la longueur de cette liste, aucune dépense n'est indiquée vis à vis de leurs noms, parce qu'ils déclarèrent avoir été envoyés pour d'autres missions.

Eh bien, messieurs, faisons les choses comme il faut à l'avenir. Si notre premier ministre doit aller en dehors du pays, qu'on l'y envoie pour son propre mérite, non pas avec un bataillon comme celui qu'il avait pour le seconder et lui donner un coup d'épaule. Cela coûte trop cher d'avoir un premier ministre de la trempe de M. Mackenzie King. Il nous faut quelqu'un plus compétent que lui. On connaît mieux que personne ses propres fautes et ses propres défauts. C'est mon expérience et je crois que tout le monde peut en dire autant. Aussi on comprend pourquoi M. Mackenzie King, premier ministre du Canada, s'est écrié, tremblant de frayeur, au moment de s'embarquer pour l'Angleterre: Si je dois partir, il me faut un entourage! Qu'on ne vienne plus nous dire que le chef de ce gouvernement est un homme extraordinaire.

Continuons l'examen de cet ouvrage qui est le rapport de l'auditeur général. Depuis l'entrée en fonctions du présent ministère, le trésor public a été assailli par tous ceux qui ont cru pouvoir profiter de l'influence qu'ils pensaient avoir. Nous voyons M. W. T. R. Preston sortant de ce qu'on supposait être sa dernière longue léthargie politique, faire partie de je ne sais combien de commissions. Une réponse à une interpellation nous a appris l'autre jour, qu'il avait touché plusieurs centaines de piastres et je ne doute pas qu'il soit encore au nombre de ceux qui émargent au trésor.

Mais entre tous celui qui brille le plus, c'est M. Duncan Marshall. Rappelez-vous que ce gouvernement a pour mot d'ordre: Stricte économie. Mais M. Mackenzie King a oublié cela, quand il a emmené son bataillon pour

le défendre en Angleterre. D'après un rapport déposé devant le Parlement, M. Duncan Marshall a touché, depuis l'entrée en fonctions du présent ministère la somme de $11,774 en appointements, et $7,863 en frais de déplacement, soit un total de $19,630. Or, je demande à mon honorable ami, le leader du gouvernement: Qu'a fait Marshall? Il ne peut pas me le dire! Il est vrai qu'il a accompagné M. Mackenzie King Je ne sais pas ce qu'il faisait. C'était un agriculteur, ex-candidat malheureux dans l'Ouest. Et pendant ce temps-là, M. Duncan Marshall n'a guère fait autre chose que d'adresser la parole à des assemblées libérales dans la province d'Ontario.

L'honorable M. DANDURAND: Si mon honorable collègue voulait faire inscrire une question au sujet des occupations de M. Marshall, je pourrais lui répondre.

L'honorable M. BENNETT: Elles sont mieux connues et mieux expliquées par les membres de la Chambre des Communes qui peuvent citer les jours et les dates auxquelles il a exercé ses talents politiques. Qu'on en finisse donc avec cette comédie et qu'on n'entende plus dire que le gouvernement actuel fait des économies. C'est grâce au soi-disant parti progressiste qu'il reste au pouvoir. Sachant qu'il n'en a pas pour longtemps à vivre, il s'en donne à cœur joie. Restez un soir devant le parlement et vous verrez la longue file d'automobiles attendant les ministres. Qui est-ce qui en paie les frais? Regardez le rapport de l'auditeur général et vous le verrez.

L'honorable M. DANDURAND: Elles ont toutes été léguées par l'ancien gouvernement.

L'honorable M. BENNETT: Je demande bien pardon à mon honorable collègue: Elles n'ont pas été léguées par l'ancien gouvernement. Mais même si elles l'avaient été, est-ce que ce n'est pas justement cela qu'on a dénoncé? Mais ce ne sont pas les reliques de l'ancien gouvernement. Je vais vous en donner un exemple: Département de l'Intérieur, Cadillac de tourisme, $5,250. Qu'est-ce que l'honorable sénateur dit de cela? Il le trouvera à la page 241 du tome II. Puis il y a une somme de $332 pour uniformes et pardessus de chauffeurs et $21 pour des gants. Pendant ce temps-là, il y a des gens qui demandent du pain. Ces Anglais qui sont venus de Toronto, l'autre soir, ont demandé un refuge; d'après les journaux, le ministre du Travail a généreusement offert à déjeuner à une trentaine d'entre eux et le premier ministre s'est offert d'en placer trois. Ce sont des ministres merveilleux, lorsque ce n'est pas leur argent qu'ils dépensent.

L'honorable M. DANDURAND: Montréal prend soin de ses chômeurs; que Toronto en fasse autant.

L'honorable M. BENNETT: Ces gens-là ne sont pas de Toronto. Ils venaient de l'Ouest et ils s'étaient établis à Toronto, parce que cette ville est si bonne pour eux.

L'honorable M. BRADBURY: Ils n'appartiennent pas aux provinces de l'Ouest.

L'honorable M. BENNETT: Passons à un autre article. M. Motherwell, le ministre de l'Agriculture est venu à Ottawa, et, étant un agriculteur, il ne connaissait pas ces idées, ces trucs de la ville. A la page 12 du tome 1er nous voyons: Uniforme pour chauffeur, $108.

L'honorable M. DANDURAND: Il n'y a rien de trop bon pour l'agriculture.

L'honorable M. BENNETT: C'est justement ce qu'il y a déplorer de la part des amis de l'honorable sénateur en Canada, aujourd'hui. Pendant que les gens meurent de faim, vous autres avec vos gros émoluments, vous vous moquez d'eux. Vous savez ce qui vous est arrivé à Halifax et dans Kent et ce qui vous arrivera dans n'importe quelle circonscription où vous voudrez vous présenter.

L'honorable M. ROCHE: Quel Halifax?

L'honorable M. BENNETT: Je suis heureux d'entendre ici une voix de Halifax. Je croyais que le parti libéral n'existait plus là-bas.

L'honorable M. ROCHE: Nous ne sommes pas tous morts.

L'honorable M. BENNETT: Vous êtes un bon restaurateur. Or voici maintenant le prix d'entretien de l'automobile de ce ministre: $2,185.

L'honorable M. BRADBURY: Pas le ministre de l'Agriculture?

L'honorable M. BENNETT: Oui, le ministre de l'Agriculture. Il a un traitement de $10,000 comme ministre, une indemnité de $4,000 comme membre du Parlement, et comme il demeure à Ottawa, il reste naturellement ici pendant la session et même après. Pourtant je vois qu'il touche $98.20 en frais de déplacement pour venir assister à la session et pour retourner. Est-ce surprenant que les gens se dégoûtent en voyant de pareilles contraventions à la loi? Est-ce que cela fait rire mon honorable collègue? C'est impossible, parce que je lui dirai que les autres ministres ont la décence de ne pas faire une chose pareille. Je ne suppose pas qu'un ministre l'ait jamais fait auparavant.

Nous passerons à un autre chapitre, parce que je sais que mes honorables collègues sont impatients d'apprendre comment se conduit le premier ministre. Au chapitre du rétablissement civil des soldats, on voit l'achat d'une nouvelle automobile au prix de $2,000. L'autre jour, on m'a fait voir une autre voiture appartenant au ministre de la Marine. Si elle faisait l'objet de quelque plainte, certains des amis du ministre diraient probablement qu'elle est bleue et non pas rouge.

Mais il y en a un qui les bat tous, c'est le premier ministre, M. King. L'entretien de son automobile, y compris le chauffeur, l'essence, etc., a couté pendant l'année $3,259.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est très bon marché.

L'honorable M. BENNETT: Il vaut peu lui-même. Je peux dire qu'il n'a jamais payé autant dans sa vie pour entretenir une automobile à ses frais. Puis il y a un uniforme de chauffeur à $152.

Maintenant voyons ailleurs. La page V72 du tome III indique les dépenses du bureau du premier ministre. Je n'ai pas visité ce bureau depuis quelque temps, mais je me rappelle qu'il était fort bien meublé. Il y avait un fauteuil qui avait servi à sir Wilfrid Laurier et à sir Robert Borden, et tout paraissait très joli. Mais lorsque le grand et puissant M. King arriva, tout cela n'était pas assez bon pour lui. Si vous entriez dans ce bureau aujourd'hui vous verriez une chaise dans laquelle il s'asseoit—du moins je suppose que c'est pour cela qu'il l'a achetée—qui a coûté à la nation $112. Il m'est arrivé à moi aussi d'acheter des chaises, mais je pourrais en avoir un assez grand nombre pour $112, et la plupart de nos concitoyens, pourraient en dire autant. Quand il reçoit un de ses collègues du cabinet ou un ami personnel, il le fait asseoir dans un autre fauteuil de $112 et s'il entre quatre visiteurs de plus, il y a pour eux quatre autres chaises plus petites qui coûtent $330, soit un total de $524 pour six sièges. Je dis que c'est une honte, à une époque où l'on devrait pratiquer chez nous l'économie. Mon honorable collègue va-t-il rire de cela ou applaudir?

Ce n'est pas le pire. Naturellement le premier ministre est un homme très occupé. Son temps est précieux; il n'a pas même pas le loisir de regarder à sa montre-bracelet, si toutefois il en a une; aussi il a fait installer, afin de la voir du premier coup d'œil, une horloge en marbre rouge qui coûte $120. Puis il y a deux candélabres en bronze de $34.60 et divers articles coûtant $35, ce qui fait un total de $713 pour ce seul bureau.

Le premier ministre a un autre département, celui des affaires extérieures. Pour les dépenses de ce département, je prierai quelque autre collègue de les expliquer. Je sais ceci: Dans les maisons bien montées, on a pour faire le thé, une petite boule à ressorts en métal ou émaillée dans laquelle on introduit le thé—mon honorable collègue de Lanaudière me devine; il sait ce que je veux dire; c'est un article bien connu—puis on laisse tomber cette boule remplie de thé et retenue par une chaîne ou un fil dans la théière et on verse dessus l'eau bouillante.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Appelez le un "Teapot Dome"!

L'honorable M. BENNETT: Quiconque a du sens commun pourrait-il croire que dans le bureau du premier ministre du Canada on a installé une théière électrique de $18?

L'honorable M. CASGRAIN: Elle doit être en argent. C'est très bon marché pour la théière et les accessoires.

L'honorable M. BENNETT: Peut-être, mais c'est une bien petite consolation pour les contribuables canadiens de penser qu'ils ont un premier ministre qui leur a demandé de verser $18 pour son confort, même s'il doit prendre le thé. Ensuite il y a deux plantes vertes et trois jardinières qui ont coûté $17. Si mes honorables collègues sont fiers de cela, ils me surprennent. Je ne m'oppose pas à ce que le premier ministre prenne le thé, s'il est fourni gratuitement par son Patron Peter Larkin, le haut commissaire; mais je m'oppose certainement à ce que le pays paye $18 pour une pauvre théière au service du premier ministre du Canada. On me dit que cela est insignifiant, ça l'est, mais n'a-t-on pas affaire à un homme insignifiant?

L'honorable M. CASGRAIN: C'est pour recevoir le consul du Japon.

L'honorable M. BENNETT: Ce que je vous ai cité est un échantillon de ce qu'on peut trouver en examinant le rapport de l'auditeur général. On parle des jeunes filles employées dans les départements qui, au lieu de travailler, font des ouvrages de fantaisie, du crochet ou du tricot, par exemple. Je ne blâme pas une jeune fille qui, en passant devant le bureau du département des Affaires extérieurs, renifle l'odeur du thé du premier ministre et qui, sachant qu'elle ne peut pas y participer, retourne à son tricotage.

Voilà les dépenses honteuses qu'on fait dans cette ville d'Ottawa où le Gouvernement se flatte de congédier des employés. Comme je l'ai dit déjà on ne paye pas moins de $1,450,000 pour des bureaux dans la ville

d'Ottawa. On a déménagé des bureaux des immeubles appartenant à des gens qui ne sont pas les amis politiques du Gouvernement pour les transporter dans des bâtiments appartenant à ses amis. On a toute une rangée de bâtiments et des bons. mais ces messieurs ne veulent pas s'en servir. Mon honorable collègue s'est écrié cet après-midi: Qu'est-ce que le pauvre Gouvernement peut faire? Nous avons des quais d'un bout à l'autre du pays, nous avons des édifices publics et nos ingénieurs nous informent qu'il faut absolument y faire des réparations, faute de quoi ils vont s'écrouler. Je suis parfaitement d'avis que dans des cas de ce genre, on doit exécuter les travaux. Mais ce n'est pas ce que vous faites. Vous faites de la politique, pas autre chose que de la politique, pour profiter de ses avantages.

Qu'on me permettre de citer un cas dans la province d'Ontario, car je connais un peu cette province. Il y a une circonscription appelée York-nord qui est représentée par le premier ministre du Canada. Or, si vous regardez bien, vous verrez ceci:

Jackson's Point—pour acheter et reconstruire un quai, $6,400.

Je sais personnellement, car j'ai demeuré au lac Simcoe et j'ai été souvent à Jackson Point, que le vieux quai est là depuis quarante ans et plus, et pas un membre du Parlement, soit libéral, soit conservateur, n'a jamais osé demander au Gouvernement de l'acheter parce que c'est tout simplement honteux d'avoir un quai de l'Etat à cet endroit. Les libéraux Mulock et Aylesworth n'ont jamais osé demander une chose pareille. Armstrong, l'ancien député conservateur ne l'a jamais osé non plus. Mais le grand King a fait glisser ce crédit dans le budget pour en tirer un avantage politique dans sa circonscription. Je ne sais pas à qui appartient le quai, mais on pourrait parier sans trop de risque que le propriétaire est un bon Grit qui a rendu des services au parti.

Prenez cet autre crédit de $50,000 pour un quai à Oshawa. Quiconque connaît Oshawa sait que la ville se trouve sur deux lignes de chemins de fer, le Canadien-National et le Canadien-Pacifique, et pourtant le Gouvernement va dépenser $50,000 pour y faire un port! Pourquoi un port? Ce n'est que du favoritisme politique. Le Gouvernement a réussi à gagner cette circonscription et, en récompense, va y dépenser $50,000. Oshawa est une ville nouvelle, constituée tout récemment. Et le Gouvernement, par la bouche de mon collègue (l'honorable M. Dandurand) nous donne comme excuse qu'il entretient de vieux ouvrages pour faire des économies. Cependant il va dépenser $50,000 à cet endroit, et l'estimation n'indique pas quel sera le coût final.

Ensuite, nous arrivons à Pelle Island que représente le ministre des Chemins de fer et Canaux. Là on propose de dépenser $66,000. On passe à Collingwood où l'on veut faire $30,000 de draguage. Je dirai, en passant, que Collingwood est un ancien port. Il y a là un élévateur appartenant à l'Etat qui pourrait recevoir et expédier une grande quantité de grain. Pourquoi le gouvernement ne prend-il pas les $50,000 d'Oshawa pour remettre en état l'élévateur de Collingwood et utiliser sa propre ligne de chemin de fer pour transporter le grain? Voilà qui serait logique. La route est courte pour aller à Montréal en bifurquant à Barrie pour continuer ensuite jusqu'à Orillia. Mais il faut semer l'argent un peu partout pour consolider le parti.

L'honorable M. DANDURAND: Je vois deux crédits pour Collingwood: $50,000. Ont-ils leur raison d'être?

L'honorable M. BENNETT: Oui, je crois qu'ils ont leur raison d'être, mais je dis que le gouvernement, au lieu d'acheter un quai dans la circonscription de Mackenzie King et de faire certains autres travaux, devrait concentrer ses efforts à Collingwood et en faire bénéficier le chemin de fer et l'élévateur de l'Etat qui s'y trouvent.

Si je regarde les chapitres concernant les autres provinces, je vois qu'on propose de nouveaux quais un peu partout. Dans la province de Québec on veut en construire huit ou dix, dont quelques-uns coûtent même très cher. Cependant mon honorable collègue prétend, pour justifier ces dépenses, qu'il ne s'agit que de l'entretien et de la réparation d'anciens quais. Ce n'est pas cela du tout; dans nombre de cas, il s'agit de nouveaux ouvrages.

L'honorable M. DANDURAND: Les neuf-dixièmes semblent être des réparations.

L'honorable M. BENNETT: Peut-être. Dans tous les cas, qu'est-ce qu'on fait quand on laisse une mauvaise pomme dans un baril avec neuf bonnes? C'est la destribution des deniers publics pour corrompre l'électorat, purement et simplement.

Je pourrais en citer d'autres. Dans certains cas, on se met à construire des édifices publics; mais je ne peux pas retrouver cet article dans le rapport.

Le gouvernement joue à la politique; il n'a point l'intention d'économiser, il veut simplement savoir combien de voix il peut recueillir dans chaque localité, car Dieu sait s'il en aura besoin quand l'élection viendra.

L'honorable M. DANDURAND: Cela ne devrait pas préoccuper mon honorable collègue; il est en sécurité ici.

L'honorable M. BENNETT: Oui cela me préoccupe, car en ma qualité de citoyen canadien je tiens à ce qu'on ait un bon gouvernement.

Passons à un autre genre de dépenses. Le premier ministre en a parlé, l'autre jour, lorsqu'il a dit que le moment était venu de supprimer les commissions gouvernementales. On avait une commission, l'an dernier, pour examiner la question des prix de transport du grain; elle a coûté probablement $40,000 à $50,000. Vous avez édicté une loi pour protéger les expéditeurs de grain du Nord-Ouest, et après que la loi eut été dans les statuts, le gouvernement n'a pas voulu l'appliquer. Pourquoi? Soit qu'il eut peur des armateurs ou que les armateurs eussent la main haute sur lui. J'ai ici un article daté du 21 avril 1923. date à laquelle la loi était en vigueur. Voici ce qu'il dit:

Le tarif sur les lacs a été fixé aujourd'hui à 6 cents le minot par la Standard Company. C'est la société de Winnipeg qui contrôle 56 p. 100 de tous les navires du Canada disponibles pour les lacs.

Après que le gouvernement eut perdu son temps, car c'était perdre votre temps, si vous ne vouliez pas appliquer la loi.

L'honorable M. DANDURAND: La loi n'était pas édictée au mois d'avril; elle ne le fut qu'au mois de juin.

L'honorable M. BENNETT: Dans tous les cas, messieurs, les armateurs se disposaient à exiger 6 cents le minot. Or, j'ai vu dans les journaux qu'aujourd'hui, alors que le prix de Duluth à Buffalo est de 2 cents ½, je crois, il en coûte beaucoup plus cher de Fort-William à Buffalo, qui représente à peu près la même distance. Le gouvernement ne veut pas appliquer la loi et le cultivateur de l'ouest aura à payer des taux excessifs comme l'an dernier.

A propos de commissions, vous connaissez celle dont M. D'Arcy Scott est l'avocat moyennant $100 par jour. Peu importe ce qu'on fait, c'est $100 qui tombe journellement dans ses mains. Eh bien, il y a beaucoup d'avocats en Canada qui prêtent leurs services pour moins de $100 par jour.

L'honorable M. DANDURAND: M. Tilley avait $500.

L'honorable M. CASGRAIN: Et $100 quand il restait chez lui.

L'honorable M. BENNETT: Avec toute la déférence que je dois à M. Scott il n'a pas au barreau la réputation de M. Tilley.

L'honorable M. DANDURAND: La proportion est tout de même de 1 à 5.

L'honorable M. BENNETT: Voilà donc des milliers de piastres dépensés dans ces commissions, simplement pour donner de la bouillie aux amis politiques de ces messieurs, tandis que le discours du trône annonce qu'ils ne songent qu'à faire des économies.

Mon honorable collègue pourra, à son gré, examiner le rapport de l'auditeur général. Une très rapide inspection m'a fait découvrir quelques-unes de ces perles, et je peux lui promettre que s'il parcourt ce rapport, il en trouvera des centaines d'autres tout aussi apparentes et dont l'existence est aussi injustifiable.

Ce dont le gouvernement a besoin, c'est de faire les affaires comme elles doivent être faites, suivant une méthode pratique, au lieu de semer l'argent. Qu'il entreprenne quelque chose de grandiose, même si le pays ne peut le supporter. Je crois que la nation accepterait aujourd'hui de faire bien des choses, même s'il fallait emprunter l'argent, mais elle n'est pas disposée à dépenser comme le fait le gouvernement actuel.

Le Canada a ses chemins de fer nationaux et ne peut les faire rapporter qu'en diminuant ses frais de transport. Que le gouvernement se mette à l'œuvre et construise des élévateurs dans la baie Georgienne dans l'intérêt du réseau national. Peu m'impore où on les construit, bien qu'il n'y ait qu'un seul véritable endroit pour les mettre, c'est dans la ville que j'habite. Vous y avez un vaste élévateur actuellement, et si à côté de celui-là, vous en aviez un autre d'une capacité d'un million de minots, vous obtiendriez le même résultat que vous avez obtenu avec l'autre, l'an dernier. Le gouvernement avait un élévateur de deux millions et demi de minots; il a fait preuve de jugement, de prévoyance et d'énergie en y ajoutant une annexe et, l'an dernier, avant même qu'il fut réellement achevé, il était déjà rempli jusqu'au faîte. Cette opération vous a permis de recevoir 60,000 minots de grain là où vous n'en receviez que 40,000 auparavant. Voilà un élévateur qui a une bonne force motrice, qui est bien situé, et le gouvernement s'amuse avec son argent, dépensant $20,000 pour les voyages du premier ministre en Angleterre, $10,000 pour un quai et $20,000 pour un autre.

Je demande à mon honorable collègue de soumettre la chose au conseil des ministres. Qu'il la discute sérieusement avec ses collègues à qui il pourra dire: Nous avons sur les lacs supérieurs un gros commerce à développer; nous avons là-bas un élévateur qui, s'il était agrandi, pourrait doubler son volume d'affaires.

Que le gouvernement se réveille et travaille dans l'intérêt public au lieu de travailler dans l'intérêt de ses amis. Il a un service de navires sur les lacs supérieurs. Je ne reproche pas à sir Henry Thornton la façon dont on a traité ces navires. Il est possible qu'il soit un être supérieur, mais il ne peut pas surveiller toutes les parties de ce réseau sur les grands lacs. Croira-t-on que deux des meilleurs navires de l'Etat ont été enlevés et vendus l'an dernier, à des concurrents, à un moment de baisse, pour les laisser lutter contre les navires du réseau national? Or, c'est exact. Il doit y avoir quelque chose de louche, quand on voit un gouvernement vendre ses meilleurs navires à ses concurrents et garder les plus mauvais.

L'honorable M. DANDURAND: Nous en avons encore deux ou trois douzaines à vendre.

L'honorable M. BENNETT: Eh bien, je peux dire à l'honorable sénateur qu'il aurait dû vendre les pires et non les meilleurs.

L'honorable M. CASGRAIN: Mais personne ne veut acheter les mauvais.

L'honorable M. BENNETT: Autre chose. L'an dernier, l'Etat avait besoin de milliers de tonnes de charbon à Midland. Les navires de l'Etat étaient amarrés à leur quai et n'ont pas voulu transporter une tonne de ce charbon. Les entrepreneurs ont dû aller noliser des navires aux Etats-Unis, les amener au Canada et transporter le charbon de l'Etat pendant que ses navires restaient amarrés. Je demande au leader du Sénat si c'est une façon pratique de procéder.

Or, on ne peut pas invoquer la raison que ces navires n'étaient pas faits pour transporter du charbon, car quand la pression se fit trop sentir à l'automne et que vos concurrents furent obligés de payer des taux extraordinaires, vous avez employé ces navires pour le transport du grain et ils s'en sont bien tirés. Cependant, au cours de l'été, le gouvernement faisait noliser des navires américains par un entrepreneur pour transporter son charbon quand ses propres bateaux restaient amarrés au quai.

Est-il surprenant que les contribuables qui voient de pareilles choses arrivent à la conclusion qu'on doit cacher quelque chose—quelque motif caché de la part de ceux qui ont de l'influence auprès du gouvernement—pour voir ainsi le gouvernement abîmer la propriété de l'Etat et dépenser de cette façon l'argent du public.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue oublie que c'est le bureau de direction du réseau national qui veille au transport du grain.

L'honorable M. BENNETT: Encore le conseil d'administration du réseau national! Mais lorsque ce même conseil accuse de bonnes recettes et de bons résultats pour la besogne qu'il a accomplie, le premier ministre et tous ses collègues jusqu'au plus humble des membres du cabinet s'en attribuent le mérite. Le Canada acquitte la note, mais c'est le chemin de fer qui procure les déficits.

La situation est grave; cela ne fait aucun doute. C'est bien beau de siffler pour garder son courage, mais l'avenir ne s'annonce pas très brillant. Il nous faut supporter les conséquences de la guerre. Nous sommes pleins d'espoir et bien résolus, comme nous devons l'être d'ailleurs, car je crois que la situation va changer et que nous reverrons les jours prospères. Mais d'ici là, un peu moins de hâblerie! Qu'on ne vienne pas dire que le gouvernement actuel est un gouvernement économe, quand on voit son bilan et les dépenses qu'il fait. Que ses membres agissent en hommes d'Etat, en patriotes, en Canadiens, et non en politiciens de bas étage qui ont recours à tous les moyens pour garder le pouvoir au prix de leurs principes et, au bout du compte, de leur dignité.

L'honorable W. B. ROSS: Messieurs, j'aurai quelques remarques à présenter au sujet des prévisions budgétaires qui ont été déposées devant le Sénat.

L'histoire universelle des deux ou trois dernières années démontre clairement une chose: la fluctuation des prix est due à des éléments mondiaux contre lesquels l'action concertée des gouvernements du monde ne peut prévaloir. Contre ces forces, il est inutile de lutter, et je ne suis point disposé à exploiter une situation à laquelle le gouvernement est absolument étranger et pour laquelle on ne peut lui adresser de reproches. Le gouvernement n'est pas à blâmer pour les prix auxquels les Canadiens peuvent vendre leurs produits à l'étranger. Cela est tout à fait en dehors de son domaine.

Que les prix de tout ce que nous avons à vendre aient subi une dépréciation, cela ne fait aucune doute. Le blé a baissé, le bœuf aussi; le bois se relève un peu, mais ce commerce a traversé une rude épreuve; les pêcheurs sont en peine. Je ne blâme pas le gouvernement pour cela. Quand un cultivateur ou n'importe qui s'aperçoit que ce qu'il vend lui rapporte moins, tout ce qui lui reste à faire, c'est de regarder à la page du débit et de réduire ses dépenses. Je crois que c'est

tout ce qu'on peut attendre du gouvernement actuel. Pour moi, cela ne sert à rien d'essayer de le blâmer relativement à ce que le Canada a eu à exporter.

Il s'agit simplement de savoir aujourd'hui si le gouvernement fait tout ce que nous sommes en droit d'attendre de lui relativement à la réduction des dépenses. A mon humble avis, il n'agit pas sérieusement et ne s'y prend pas comme il faut. Dans un pays démocratique, il est impossible de gouverner sans l'appui du peuple. Or, tant que le Sénat, la Chambre des communes et le cabinet maintiendront leur indemnité et leurs traitements aux chiffres actuels, ils n'auront pas l'appui du peuple, lorsqu'ils voudront diminuer les salaires ou supprimer les gratifications des employés des postes ou des dactylographes. Le public a le droit de s'attendre à ce que nous commencions par nous-mêmes en matière d'économie. Il est absolument juste de dire au parlement: Médecin, guéris toi toi-même!

Pour moi, j'estime que le gouvernement pourrait faire de grosses économies dans les deux Chambres, sans que leurs membres aient réellement à en souffrir. Que s'est-il passé cette année? Au commencement de l'année, des dépêches d'Ottawa annonçaient dans tout le pays que la session allait s'ouvrir de bonne heure en janvier. Plus tard, c'était à la fin de janvier, ensuite au commencement de février et finalement à la fin de février, époque à laquelle elle s'est ouverte. Vraiment, j'aurais pu rester très occupé pendant les mois de janvier et février et expédier ma besogne, si j'avais su que la session ne dût s'ouvrir qu'à la fin de février. Selon moi, le gouvernement a gaspillé l'hiver et il est bien clair qu'il va aussi gaspiller l'été. Aux Etats-Unis, le Congrès se réunit à une date fixe. Si notre parlement se réunissait tous les ans, disons le 20 janvier, qu'il adoptât le règlement de clôture pour expédier sa besogne et nous libérer de bonne heure vers le commencement de mai, ou pas plus tard que le milieu de mai, tous les membres du Sénat y trouveraient leur avantage et pourraient revenir à l'ancienne indemnité de $2,500. Une réduction de $1,000 dans le chiffre de l'indemnité représenterait pour le Sénat $96,000 et pour la Chambre des Communes $235,000, sans compter l'économie qu'une courte session permettrait de faire dans les dépenses accessoires.

Le gouvernement ne comprend pas la situation, sans quoi il aurait diminué l'indemnité parlementaire et, pour se concilier l'appui des deux Chambres, il aurait adopté une date fixe pour l'ouverture de la session en même temps qu'il en aurait diminué la durée. Les membres du parlement, une fois qu'ils sauraient exactement à quelle date la session doit commencer, pourraient établir le programme de leurs affaires personnelles. Aujourd'hui, on perd toute son année. Comme je l'ai dit, l'hiver a été perdu et l'été le sera aussi; sur douze mois, nous n'en aurons même pas trois pour vaquer à nos affaires personnelles. Voilà où je considère que le Gouvernement fait erreur et plus tôt il y remédiera, mieux cela vaudra.

Ayant commencé par là, le Parlement pourra s'adresser de bonne grâce à d'autres institutions et demander des réductions ailleurs, dans le service administratif, par exemple, Je trouve dans le budget du département de la Justice que les traitements des juges forment un total de 2 millions de piastres en chiffres ronds. Eh bien, si l'on réduisait l'indemnité parlementaire de 25 p. 100, c'est-à-dire de $4,000 à $3,000, je proposerais de diminuer de 20 p. 100 les traitements des juges, sans en excepter un seul. Voilà une économie de $400,000. Il n'y a pas de doute que la magistrature peut supporter cette réduction mieux que toute autre classe de la société. Lorsque j'ai été nommé sénateur, le traitement d'un juge de la cour Suprême en Nouvelle-Ecosse était de $4,000; il est aujourd'hui de $9,000. Les juges des cours de comté recevaient de $2,000 à $2,500; ils touchent maintenant $5,000. Puisqu'on veut demander aux petits employés qui gagnent de $600 à $1,200 et aux ouvriers qui travaillent dans les champs et dans les rues d'économiser et de faire des sacrifices, je ne connais pas une classe de la société de qui vous puissiez mieux réclamer cela que la magistrature. De plus, j'ai assez de confiance dans l'esprit de patriotisme de nos magistrats pour croire qu'ils ne s'en plaindraient pas trop, pourvu toutefois qu'on modifiât convenablement l'indemnité des membres du Parlement.

Après les juges, je diminuerais les traitements des membres du cabinet en même temps que leur nombre. Ensuite, viendrait le tour des gros appointements dans les chemins de fer. J'ai calculé approximativement les réductions des différents appointements et traitements qu'il conviendrait d'effectuer, à part ceux des membres du Parlement et des juges que j'ai déjà mentionnés. Au dessus de $8,000, un cinquième; au dessus de $6,000, un sixième; au dessus de $4,000, un huitième. En dessous de $4,000 en descendant jusqu'à $2,000, la diminution serait moindre, disons un vingtième. Il est certain, que de cette façon, on pourrait épargner une grosse somme d'argent.

L'honorable M. CASGRAIN: Ils se mettraient peut-être en grève!

L'honorable M. ROSS: En dehors des appointements, il y a d'autres économies à faire. Un comité est actuellement en train d'étudier la question de rétribution dans le service civil, mais il serait en bien meilleure posture, s'il avait pour l'appuyer une loi décrétant les réductions dont j'ai parlé. A défaut d'une pareille loi, si vous venez en conflit avec les employés des Postes ou d'autres services de l'Etat, vous aurez le dessous. Ils vous lanceront un défi et le public appuiera les petits employés. Je le sais à présent. J'ai vu bien des choses depuis six mois, plus que je n'en avais jamais vues dans le même laps de temps auparavant. Or, d'un bout à l'autre du pays, les gens sont d'avis qu'ici on perd du temps et énormément d'argent. On estime qu'il est honteux de congédier, à un mois d'avis, un homme qui a femme et enfants et qui ne gagne que $1,600 ou $1,800 par année, tandis que les membres du Sénat et de la Chambre des Communes touchent $4,000 et les juges $10,000 ou $12,000.

Je ne veux pas entrer dans tous les détails du sujet, mais qu'on me permette de signaler la discussion qui s'est faite à la Chambre des Communes, il y a deux ou trois jours, relativement aux stations agronomiques. Ce débat nous éclaire. Les remarques des représentants de l'Ouest et de Mlle Macphail étaient dignes d'éloges, mais, chose surprenante, bien qu'ils eussent prouvé, d'après moi, d'une façon tout à fait incontestable, qu'on devait fermer les deux tiers de ces fermes expérimentales, le débat s'est finalement terminé par le vote de tous les crédits demandés. Je suis très disposé à croire qu'on peut sauver au moins $250,000 et peut-être même $400,000 en supprimant des institutions qui n'ont aucune utilité. Je ne veux pas dire qu'on n'y trouve pas de bons fonctionnaires; il y en a dans les stations comme la ferme centrale à Ottawa, où se font des travaux de recherches. Il y a des travaux utiles, et peut-être pourrait-on justifier le maintien d'une de ces fermes en Colombie-Anglaise et aussi d'une dans chacune des autres provinces. Nous en avons trois en Nouvelle-Ecosse: l'une à Truro, une autre à Kentville et la troisième à Macan. Or, la Nouvelle-Ecosse n'a pas plus besoin de trois stations agronomiques qu'un carosse n'a besoin de cinq roues. La station de Truro est une école provinciale qui est centrale et reliée par le chemin de fer à toutes les parties de la province. Celles de Kentville et de Macan pourraient être fermées sans que la province en souffre le moindrement. Nous avons un bon employé à Kentville, M. Blair, qui pourrait être transféré à l'école centrale de Truro. Je ne connais pas le directeur de la station de Macan.

Je peux comprendre qu'on veuille avoir une station tout à fait dans le nord pour rechercher ce qu'on peut y cultiver; mais en avoir une en Colombie-Anglaise ou trois en Nouvelle-Ecosse où le climat est le même dans toute l'étendue de la province, et y dépenser de l'argent pour expérimenter l'élevage d'animaux avec les produits que partout on cultive, voilà ce que je ne peux plus comprendre du tout. Si l'on expérimentait des aliments nouveaux ou quelque chose de ce genre-là, ces expériences pourraient avoir leur utilité. Mais ce n'est pas le cas. Cela met presque ma patience à bout. Néanmoins, je n'insisterai pas, car, *mutatis mutandis*, ce que les représentants de l'Ouest ont dit au sujet de ces stations agronomiques, s'applique à l'ensemble des Provinces maritimes.

Quant à la question d'économiser 40 ou 50 millions de piastres et de diminuer les impôts, je n'ai pas le moindre doute que si on faisait examiner les affaires publiques par deux ou trois bons hommes d'affaires, au lieu de cette économie, on pourrait sauver 100 millions.

Je ne discuterai pas les autres articles du budget. Il y en a, par exemple, qu'on pourra discuter lorsque viendront les bills des chemins de fer. Mais, avant de terminer, il y a une chose que je tiens à signaler à l'honorable leader du Sénat, parce que je ne la comprends pas. J'avais l'impression que nous avions en Canada une loi régissant le service civil. Or, je vois dans le budget trois articles sur lesquels nous avons besoin d'avoir certaines explications avant de les approuver. Ainsi à la page 59, le numéro 318 demandé pour l'application de la loi 1916 relative aux impôts sur les bénéfices commerciaux, de la loi de 1917 concernant l'impôt sur les revenus et de leurs amendements, est aussi demandé pour permettre de créer des positions et faire des nominations nonobstant les dispositions de la loi du service civil, "et lesdites positions et nominations sont par le présent totalement exclues de l'application de ladite loi". On demande $10,000 pour un commissaire des impôts. Le total représente 2 millions et tout cela est soustrait à la loi du service civil. La raison de cet article doit être la suivante. De 1917 à aujourd'hui, le ministre et sous-ministre des Finances nommèrent les employés, mais après qu'ils eurent été nommés selon l'avis du sous-ministre de la Justice ou du ministre—je ne me rappelle plus bien—les employés en question tombèrent sous le coup de la loi du service civil.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai jamais entendu parler de cela.

L'honorable M. ROSS: Oui. Cet avis a été donné. Ils ont eux-mêmes soulevé la question.

L'honorable M. DANDURAND: Mais ils furent tous nommés directement par le gouvernement.

L'honorable M. ROSS: Oui. La Commission du Service civil ne s'en est pas occupée. Le département a choisi lui-même les fonctionnaires, mais le département de la Justice a prétendu que, une fois nommés, ils tombaient sous le coup de la loi du service civil. Les mots ajoutés aujourd'hui à la fin de l'article, sont nouveaux: "et lesdites positions et nominations sont totalement exclues de l'application de la loi."

Si nous avons une loi régissant le service civil, il me semble qu'on devrait nous expliquer pourquoi cette dépense de 2 millions de piastres ne doit pas tomber sous l'empire de cette loi.

A la page 62 se trouve un autre article, le n° 364, lequel dit ceci:

Appointements et dépenses casuelles pour les différents ports du Dominion, y compris la rétribution de travaux supplémentaires pour les officiers, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, aussi bâtiments temporaires et loyers, $5,720,710.

Je n'en connais pas les raisons, mais je serais heureux d'avoir quelques explications à ce sujet. Je ne suis pas très partisan de la loi du service civil, mais aussi longtemps que nous en aurons une, je ne vois pas pourquoi ces deux sommes représentant $7,720,000 ne tomberaient pas sous le coup de la loi actuelle.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue additionne les deux articles.

L'honorable M. ROSS: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Celui-ci représente $5,720,000.

L'honorable M. ROSS: Oui, page 62, et ailleurs il y en a un autre de $2,000,000.

L'honorable M. STANFIELD: Les employés du service de l'impôt sur les revenus n'ont jamais été régis par la loi du service civil. C'est l'ancien gouvernement qui les a nommés de cette façon.

L'honorable M. ROSS: Voici ce que je veux dire: Je tiens de très bonne source que les employés de ce service ont prétendu qu'une fois nommés, ils tombaient sous le coup de la loi du service civil; leur façon de voir a été corroborée par le ministre de la Justice à qui la question avait été soumise. Aujourd'hui le budget contient une phrase qui ne s'y était jamais trouvée auparavant, celle disant que les employés en question ne sont pas régis du tout par la loi du service civil.

L'honorable M. POPE: C'est ce qui explique la phrase.

L'honorable M. ROSS: Il y a un autre crédit, peu considérable, qui apparaît à la page 7. Peut-être a-t-il sa raison d'être. Ce n'est peut-être que provisoire, accidentel. Il s'agit de l'enregistrement des obligations lors des emprunts.

L'honorable M. DANDURAND: A quelle page se trouve cet article?

L'honorable M. ROSS: A la page 7: Une somme de $125,000, mais je crois savoir pourquoi.

Messieurs, je ne vous retiendrai pas plus longtemps à ce sujet. Je ne suis pas satisfait des réductions faites par le gouvernement. J'estime qu'il n'a pas voulu se mettre à la hauteur de la situation. Ce que j'attends de lui, c'est qu'il change ses méthodes et qu'il s'efforce de sortir le pays de son embarrassante situation financière. Il n'y a pas de doute que nos concitoyens des Provinces maritimes nous quittent actuellement. Les gens abandonnent les vieilles provinces. C'est bien beau de dire que tout va bien, mais ça ne va pas bien du tout. D'après moi, la première chose à faire, c'est de réduire les dépenses de toutes les façons possibles, puis voir s'il n'y a pas un moyen de diminuer les impôts et les prix de transport, car c'est la base de toute prospérité nationale.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Messieurs, la critique des dépenses publiques attire bien peu de sympathie. Pendant des années, nous avons eu le bonheur d'avoir des impôts peu élevés et lorsqu'il n'y avait pas de contributions directes, le public s'occupait peu de ce que faisaient les différents gouvernements. Je me rappelle l'époque où l'on ne connaissait aucun impôt provincial; on ne connaît les impôts fédéraux que depuis quelques années. Aussi, lorsqu'on imputait les changements de ministères à leurs extravagances le public disait: Oh, c'est tout simplement de la politique. Et les gens de continuer leur chemin sans y faire plus attention. Il était impossible de faire tomber un gouvernement pour cause d'extravagance. Mais les choses ont changé depuis ce temps-là. Ce qui n'était qu'un rêve est devenu un cauchemar. Pour moi les gouvernements vont être tenus responsables de l'exploitation immorale du public. Je dis immorale car je ne peux m'expliquer comment un homme d'honneur, conscient de son devoir envers son pays et apte à discerner

le bien et le mal, peut faire une distinction entre prendre l'argent du trésor public pour plaire aux électeurs d'une circonscription et mettre l'argent dans ses poches.

Nous avons été élevés avec l'idée que le pays et son argent appartiennent au gouvernement, et que s'il le prend et s'en sert seulement pour corrompre les électeurs, c'est honorable et ne fait pas de tort. Tout cela allait bien tant que nous n'avions pas à écouter les appels des percepteurs. Mais j'ai entendu il n'y a pas longtemps certains personnages qui discutaient sur le point de savoir s'il était immoral ou non de faire de fausses déclarations de revenus. Ils disaient qu'ils n'avaient aucun scrupule de frauder le fisc lorsque l'impôt était malhonnête et immoral.

L'honorable M. CASGRAIN: Alors ils ne pourraient pas avoir l'absolution.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Blackstone dit que ce n'est pas une faute.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Deux négations valent une affirmation.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: A-t-on moralement tort de résister et d'éviter de payer, quand un gouvernement vous taxe pour des choses inutiles? Qu'on ait tort ou non, il y a des milliers de gens qui le font et qui se disculpent en disant que la taxe est exagérée et injuste. Personnellement, je dois dire que si je n'avais pas à signer mon nom au bas de ma déclaration et à signer une fausseté, je ne considérerais pas comme étant immoral d'éviter le paiement de mes taxes. J'estime qu'il est du devoir du citoyen d'appuyer le gouvernement de son pays et de payer toutes les taxes justifiables qui lui sont imposées; mais quand je vois le gouvernement arracher à des gens qui sont dans la misère et qui n'ont pas de quoi payer, de grosses sommes d'argent pour des dépenses qu'on pourrait éviter, je dois avouer que si je faisais partie d'un jury, je ne pourrais pas trouver coupable un homme qui aurait essayé d'échapper à l'impôt.

Voyez où en est la perception des impôts. On m'a dit l'autre jour que dans la province du Manitoba il y avait 25 millions de piastres d'impôts arriérés. Qu'est-ce que cela signifie? Cela veut dire que les gens ne peuvent pas payer. Je parlais à un percepteur à Hamilton l'autre jour, et il me disait qu'il n'y avait pas un négociant de la rue Saint-Jacques à la Baie qui faisait de l'argent. Et pourtant il leur faut payer des impôts énormes.

Prenez les bilans des compagnies et voyez les sommes gigantesques que les sociétés commerciales et industrielles en Canada versent au trésor public. Qu'est ce que cela signifie? Je parlais, l'autre jour, à un gros commerçant. Il liquide. Il m'a dit: "A quoi sert d'agrandir mon commerce, puisque pour chaque millier de piastres que j'y ajoute, l'impôt monte à 20, 30, 50, 60 et 70 p. 100? C'est inutile de continuer? Cet homme est un des plus gros négociants du Canada et je sais qu'il réduit son commerce parce que, comme il dit, rien ne sert de l'agrandir davantage.

Je ne cherche pas à faire une question de politique, mais je crois sincèrement et honnêtement que le Canada va passer dans la catégorie des petites nations du globe, à moins que n'apparaisse un homme avec assez de patriotisme pour veiller aux dépenses publiques. Voyez un peu cet édifice. J'en ai fait le tour aujourd'hui avec quelqu'un qui me disait: "Ils vous disent que vous faites de la politique, lorsque vous parlez des menues dépenses. Ils oublient que les petits ruisseaux font les grandes rivières".

Permettez-moi de vous signaler quelque chose qui se trouve en face de la porte d'entrée de la Chambre des Communes. Il y a là neuf bancs et un fonctionnaire du Parlement m'a dit qu'ils avaient coûté $600 chacun. C'est le prix d'une belle ferme. Pourtant ce n'est qu'une infime partie de tout ce qu'a coûté cet édifice. Près de la salle de lecture de la Chambre des Communes, se trouve un salon si bien décoré que si Louis XIV en avait eu un pareil, il serait mort d'une syncope. Et en quoi pensez-vous que ces décorations consistent? Des paquets de cigares et de cigarettes. Ça a l'air d'un de ces magasins de la "United Cigars".

L'honorable M. DANDURAND: Est-ce le fumoir?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Nous avons un fumoir ici qu'on me dit avoir coûté $10,000 et dont on avait fixé l'estimation au Sénat à $1,000. Tout cela, messieurs, parce que nous ne savons plus nous contenir en matière de dépenses publiques; nous ne savons pas comment nous servir de l'argent d'autrui.

J'approuve intégralement les remarques du dernier orateur (l'honorable W. B. Ross). Je trouve absolument juste et à propos ce qu'il a dit au sujet de la réduction des traitements. Mais, comme il l'a fait remarquer, un homme de bon sens pourrait fixer les séances et la durée des sessions du Parlement de telle façon que personne n'en souffre. Mais tout marche au petit bonheur. Arrive que pourra! Personne n'en a cure! Nous avons seize ministres, et, pour ce qui est du travail réellement utile, je ne crois pas qu'ils en fassent assez pour se réchauffer. Que font-ils? Ils ont des sous-ministres qui dirigent les départe-

ments. Je crois que si un ministre disait carrément: Maintenant, au lieu d'imposer aux contribuables de nouvelles taxes chaque année, je vais consacrer mon temps à diminuer les dépenses, les gens se lèveraient en masse et le béniraient.

C'est le procès du régime démocratique qu'on fait en ce moment et ce n'est pas une vaine parole que de le dire. Lisez les revues sérieuses, voyez l'Espagne et l'Italie, voyez cette nouvelle société des "Crusaders" qui s'organise en Angleterre, vous devrez conclure que le jour est arrivé où les gens commencent de se demander si, oui ou non, le régime actuel est le meilleur. Je défie qui que ce soit de me citer un homme public en Canada, qui se soit jamais appliqué, alors qu'il était en état de le faire, à réduire les dépenses et à surveiller l'emploi des fonds publics. On dit que l'homme est un animal qui passe son temps à chercher de l'or. Oui, il est toujours en quête d'or; et autour du Gouvernement à Ottawa, il y a une infinité de parasites, gens qui tentent constamment leur Gouvernement à dépenser; ce sont députés, entrepreneurs, habitants des villes qui tous réclament, et il faut vraiment du courage pour leur résister.

Il y a juste deux choses pour lesquelles le Gouvernement est utile: d'abord, pour nous épargner de l'argent; ensuite, pour faciliter la prospérité du pays au moyen de tarifs douaniers convenables et autres bonnes mesures de ce genre. Tout le reste est en vain.

Au risque de me faire accuser de parler politique, je mentionnerai la tour du Parlement. Il a fallu des centaines d'années pour construire les grandes cathédrales et autres splendides monuments d'Europe. On les a érigés petit à petit, mettant une aile ici, puis une tour là; tout cela a pris des années et continue encore. Ici nous pensons qu'il faut tout faire la même année. Tout le monde admettra que les impôts nous écrasent, que nous n'avons pas les moyens de payer les taxes qu'on nous force de payer et pourtant le Gouvernement veut dépenser $600,000 pour une futilité, quelques pierres de plus à la tour. Et qu'a-t-il fait? C'est un vrai conte de fée! On me dit qu'on a apporté de la pierre d'Europe pour mettre dans la tour. Amener de la pierre d'Europe pour mettre dans la tour du Parlement du Canada! Je n'ai jamais rien vu d'aussi ridiculement sentimental! Le penchant humain est une chose extraordinaire. Je me rappelle qu'une fois il y eut un meurtre horrible à Brantford. J'étais là quelque temps après avec un ami, et comme je traversais avec lui un pont, il me dit: "Voilà où le meurtre a été commis". Je lui demandai qui avait taillé tous les arbustes en pièces. Il me répondit: "Ce sont les gens qui sont venus prendre des souvenirs du crime". Ils avaient pris au moins une tonne de branches et de feuilles. Ainsi le Gouvernement du Canada est allé à l'endroit du meurtre et a apporté des pierres de France au Canada. Que vont-elles inspirer aux Canadiens? Je pensais qu'on en avait assez de toute cette ferraille, ces vieux canons qu'on trouve ici et là dans nos parcs et que personne ne regarde; mais maintenant c'est au tour des pierres.

L'honorable M. DANDURAND: Mais ce n'est pas ce qui attirera l'attention. C'est le carillon qu'on va installer dans la tour.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: N'avons-nous pas assez de pierre au Canada? C'est ridicule—comme la construction de ce grand port à Toronto pour aborder au Canada, —que d'apporter de la pierre à Ottawa. C'est drôle quand on y songe. Je dis que le gouvernement ne peut pas justifier cette dépense de $600,000, qui s'élèvera à un million avant l'achèvement de la tour, et une fois finie, qu'est-ce que ce sera? Pour moi, c'est comme le timon se projetant en avant de la charette. La tour est indépendante du reste de l'édifice et je ne pense pas que le bâtiment soit plus beau si la tour est deux fois plus haute qu'elle est maintenant. Dans tous les cas, c'est du luxe.

Le leader du gouvernement (l'honorable M. Dandurand) a dit que le gouvernement n'était pas responsable de cet achat d'hôtel à Paris. Il a tort, et si le gouvernement l'envisage de cette façon, il a tort lui aussi. Le gouvernement doit être responsable et ne devrait pas permettre à qui que ce soit de dépenser l'argent du public suivant son bon plaisir. Si le gouvernement n'est pas responsable, alors sir Henry Thornton n'a qu'à commander pour être servi. Il a reçu 400 millions pour du matériel et je suppose que, rassasié de cela, il va maintenant se payer des fantaisies. M. Graham a dit qu'on avait eu tort de faire cette acquisition; dans ce cas il aurait dû l'empêcher.

Etant à Londres, l'an dernier, j'ai vu l'immeuble où le haut commissaire est enseveli, une très jolie bâtisse sur Pall Mall, juste à côté de Waterloo Square, et, à ma grande surprise, j'appris que le gouvernement avait acheté le vieil immeuble du Union Club. Ce bâtiment a au moins soixante ou soixante-dix ans, j'y ai été plusieurs fois et je sais qu'il ne convient pas du tout à des bureaux. Il n'est pas sur le côté commercial de la rue. Ensuite, pourquoi choisir l'immeuble le plus cher qu'on puisse avoir? C'est comme le nouveau riche qui, ayant beaucoup d'argent, achète la plus

belle maison et le plus bel automobile qu'il puisse trouver, mais qui y affiche son air vulgaire. Ce n'est pas ce que fait le gouvernement anglais, qui se loge dans une rue très humble et obscure. Les Etats-Unis n'ont pas pareil immeuble pour leur ambassade. Mais plus le pays est petit, plus l'édifice doit être grand et plus la dépense doit être ridicule. J'ai été un peu plus loin que Waterloo Square, et là j'ai vu un magnifique bâtiment, celui de la Colombie-Anglaise. J'oublie où se trouvent les bureaux de la province d'Ontario. Naturellement, chaque province, à part le gouvernement fédéral, doit avoir ses propres bureaux. Au point de vue pratique à quoi sert le haut commissariat? Je n'en sais rien, et je n'ai jamais pu le savoir. Lord Strathcona a toujours détesté le luxe; il disait que les bureaux de la rue Victoria étaient bien suffisants, et il remplissait ses fonctions aussi bien qu'on pouvait l'exiger. Il n'avait pas besoin d'un bâtiment aussi haut que la colonne Nelson.

On me dit que nous avons 200 fonctionnaires à Londres. Un de nos collègues a déclaré, cet après-midi, que nous avions en tout 500,000 employés, ce qui veut dire que nous avons 2 millions de gens, soit 16 p. 100 de la population, qui vit aux frais de l'Etat. On prétend que la dernière révolution en Espagne a été causée par l'excès de fonctionnaires. C'est la même chose chez nous, du haut en bas. Quand on pense que la Chambre des communes compte 300 députés et qu'elle n'est pas au bout, puisqu'elle va en augmenter le nombre cette année. J'ai vu quelqu'un qui me disait que l'Ouest n'était pas suffisamment représenté. Voulez-vous me dire à quoi sert pour Montréal ou Toronto d'avoir dix ou quinze députés? A rien du tout.

J'ai contribué à empêcher Hamilton d'avoir plus de trois députés à la législature provinciale. J'ai donné comme raison que nous étions suffisamment taxés pour en avoir trois, sans qu'on nous taxe encore pour en avoir un de plus. Que font-ils. On ne les écoute pas à la Chambre. Vous faites votre discours; on l'ensevelit dans le hansard, comme on fera du mien; mais il n'aura produit aucun effet. Les députés de Montréal et de Toronto qui viennent ici ne se font pas écouter. Le gouvernement décide ce qu'il va faire avant d'entendre le débat et il fait adopter ses projets, en dépit de ce que les députés peuvent dire. M. Marler a fait un magnifique discours qui lui fait grand honneur. C'est un des plus beaux discours qu'il m'ait été donné d'entendre depuis nombre d'années sur la manière pratique d'administrer la chose publique, mais il parlait en vain, car le gouvernement s'était prononcé. Je voudrais bien voir un gouvernement qui aurait assez de courage pour revenir sur sa décision, quand quelqu'un lui démontre qu'il a tort. Il fait adopter ses projets, à moins que le Sénat ne les tue. Et cela continue d'année en année. Je suis persuadé qu'on pourrait trouver pas loin de nous un homme à qui l'on donnerait $50,000 par année et qui, si on lui donnait carte blanche, et qu'il fut un bon homme d'affaires, pourrait nous économiser 2 millions par année. Mais on n'y tient pas.

Je termine ces remarques décousues. Les gens nous surveillent. Vous ne pouvez pas vous asseoir dans un compartiment de chemins de fer sans que quelqu'un vous dise: "Eh bien, monsieur le sénateur, vous savez que je paie tant." Tout le monde connaît la valeur des impôts à notre époque. Finie l'idée que le gouvernement se rend populaire en dépensant de l'argent. On ne peut plus gagner une élection en jetant l'argent dans telle ou telle circonscription. C'est impossible. J'ai vu des gens venir à Hamilton et y dépenser vingt, cinquante et même cent mille piastres. Qui empoche cet argent? On amène une bande de gens étrangers à la région, l'entrepreneur prend l'argent et personne n'en entend plus parler. Autrefois, il n'y avait pas d'amende; maintenant il y a les impôts à payer.

Je me rappelle que l'ancien juge Armour avait dit une fois: Je voudrais être le tsar de ce pays pendant six mois seulement; je ferais payer des taxes à tout le monde et après cela, les gouvernements n'auraient qu'à bien se tenir." C'est ce qu'on ferait, et c'est ce qu'on fera. Aujourd'hui, quand vous parlez d'impôt à un auditoire, vous l'intéressez; cela intéresse aussi les chambres de commerce et les journaux. M. O'Leary qui a écrit cet article, l'autre jour, dans Maclean's Magazine a contribué à réveiller le public plus que n'importe quel homme depuis dix ans. J'estime qu'il a fait là une magnifique œuvre patriotique et, comme le disait un de nos collègues, aujourd'hui, on ne peut rien relever dans cet article qui ne soit strictement vrai. Or, il s'agit seulement du service civil, mais il y a bien d'autres abus pires que celui-là.

(La motion est adoptée et le bill est lu une deuxième fois.)

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Avec le consentement du Sénat, je propose la troisième lecture du projet de loi.

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

Le Sénat est ajourné jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du vendredi, 4 avril 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

DISCOURS DU TRONE

REPONSE A L'ADRESSE DU PARLEMENT

L'honorable PRESIDENT donne au Sénat lecture du message suivant écrit de la main de Son Excellence le Gouverneur général:

Honorables Messieurs du Sénat:

J'ai reçu avec grand plaisir l'adresse que vous avez votée en réponse à mon discours à l'ouverture de la session du parlement et je vous en remercie sincèrement.

Byng de Vimy.

CONSEIL DE VERIFICATION

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER demande au Gouvernement:

1. Le conseil de vérification institué par le chapitre 30, 13-14 George V, a-t-il été constitué? Dans l'affirmative, quels en sont les membres?

2. Quel est le traitement de chaque membre et la durée de sa charge?

3. Le conseil a-t-il commencé à exercer les fonctions prescrites aux articles 8, 9 et 10 de la loi et dans l'affirmative, à quel égard?

4. Le ministre des Finances, agissant sous l'autorité de l'article 11 de la loi, a-t-il élargi les pouvoirs du Conseil et, dans l'affirmative, sur quelles entreprises ou quels services l'a-t-il chargé de mener une enquête?

5. Si ces pouvoirs ont été élargis, le gouvernement voudra-t-il déposer sur le bureau du Sénat les arrêtés ministériels ou les instructions du ministre des Finances à ce sujet?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Oui.

Les membres de ce conseil sont les messieurs dont les noms suivent: Georges Gonthier, auditeur général; J. C. S. Saunders, sous-ministre des Finances; Georges Edwards, comptable public; W. Garth Thomson, comptable public.

2. L'auditeur général et le sous-ministre des Finances ne reçoivent aucune rétribution comme membres du conseil de vérification.

Tous les autres membres recevront le traitement que leur allouera le conseil de la Trésorerie et qui ne devra pas dépasser trois mille dollars par an. Le conseil de vérification restera en fonctions jusqu'au premier juillet 1925.

3. En vertu de l'article 8, oui. Le système de vérification des comptes publics.

En vertu de l'article 9, oui. Le mode suivi dans la tenue des livres de la compagnie de chemins de fer National-Canadien et de ses filiales.

L'hon. M. DANDURAND.

4. Oui. Il l'a chargé de tenir une enquête au sujet des dépenses de l'administration publique, de la coordination des divisions du service public, de la réduction du nombre des fonctionnaires et des autres moyens d'effectuer des économies; incluant le logement des employés, la mise en opération de la classification du service administratif et l'application par la Commission du Service Civil de la loi du Service Civil, et de toutes les affaires qui se rapportent à l'administration.

5. Les instructions du ministre sont comprises dans la réponse à la quatrième question. Je dépose sur le bureau du Sénat une copie de l'arrêté en conseil qui se lit comme suit:

(Copie)

C.P. 301

Copie du procès-verbal d'une réunion du comité du Conseil privé, procès-verbal approuvé par Son Excellence le Gouverneur général, le 23 février 1924.

Le comité du Conseil privé prend en considération un rapport daté du 21 février 1924 et venant du ministre intérimaire des Finances qui énonce que le Gouverneur en conseil, en vertu de la Loi du conseil de vérification, de 1923, peut nommer un conseil de vérificateurs qui resteront en fonctions jusqu'au premier jour de juillet 1925.

Le ministre recommande qu'un conseil de vérification soit nommé et constitué suivant les prescriptions de ladite loi, et que les deux messieurs, dont les noms suivent soient nommés membres du conseil avec l'Auditeur général et le sous-ministre des Finances, à savoir: George Edwards, de la raison sociale Edwards, Morgan et compagnie, 10, rue Adélaïde Est, Toronto, Ontario; W. Gart Thomson, de la raison sociale Marwick, Mitchell et compagnie, 277, Côte de Beaver Hall, Montréal, P.Q.

Le ministre recommande de plus que les pouvoirs de la commission soient augmentés de manière à inclure le suivant: tenir une enquête au sujet des dépenses de l'administration publique, de la coordination des divisions du service, de la réduction du nombre des fonctionnaires et des autres moyens à prendre pour effectuer des économies.

Le comité approuve ce qui précède et le soumet à Votre Excellence pour son approbation.

E. J. Lemaire,
Greffier du Conseil privé.

LE PERCEPTEUR DES DOUANES ET DE L'ACCISE A PICTOU

L'honorable M. TANNER demande au Gouvernement:

1. La position de percepteur des douanes et de l'accise à Pictou est-elle vacante?

2. Quand cette position est-elle devenue vacante?

3. Qui remplit les fonctions temporaires de percepteur? Quand ce percepteur temporaire a-t-il été chargé de ses fonctions?

4. A quelle époque cette personne a-t-elle été pour la première fois nommée, dans le service public, et quelle position occupait-elle dans le service public?

5. Cette personne possède-t-elle les qualités requises pour la position qu'elle occupe maintenant?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Non.

2 et 3. Cette position fut rendue vacante par la mort de M. Patterson, le 16 janvier 1924 et M. F. P. Carroll y fut promu le 1er avril 1924.

4. Le 20 novembre 1901. Percepteur temporaire de l'accise.

5. Oui.

LE GOUVERNEUR DONAHEY, D'OHIO

L'honorable M. GRIESBACH demande au gouvernement:

1. Le gouverneur Donahey, de l'Etat de l'Ohio, l'un des Etats-Unis d'Amérique, est-il venu au Canada, en 1923, ayant sous sa garde, ou en sa compagnie, deux forçats qui purgeaient des sentences au pénitencier de l'Etat de l'Ohio, et dont les noms étaient Earl Jennings et C. Zipriani?

2. Le gouvernement a-t-il pris des mesures pour déporter lesdits Earl Jennings et C. Zipriani, ou les a-t-il déjà déportés et, dans la négative, pour quelle raison?

3. Le gouvernement a-t-il permis audit gouverneur Donahey d'entrer au Canada et de tenir sous sa garde lesdits Earl Jennings et C. Zipriani?

4. L'Etat de l'Ohio prend-il des mesures pour extrader lesdits Earl Jennings et C. Zipriani, ou cet Etat les a-t-il déjà extradés?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Oui.

2. Le gouvernement a pris des mesures pour les déporter, mais ils retournèrent aux Etats-Unis avant d'être déportés.

3. Ils furent admis temporairement au pays lorsque le gouverneur se fit connaître à l'officier d'immigration et donna les raisons de sa visite au Canada. Comme ils accompagnaient le gouverneur on ne leur demanda pas de renseignements détaillés au sujet d'eux-mêmes.

4. Il n'y a dans nos dossiers aucune trace de procédures instituées par l'état d'Ohio.

REGLEMENT DU SERVICE ADMINISTRATIF

L'honorable M. TANNER propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production de copies de toutes les règles et recommandations faites par la commission du service civil durant l'année 1919 et depuis lors, relativement aux heures de travail du service civil à Ottawa; et de tous les arrêtés ministériels se rapportant à ces règles ou recommandations, ainsi que de toute la correspondance échangée entre le gouvernement et la commission du service civil au sujet de ces règles et recommandations.

La motion est adoptée.

BILL DES JUGES

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 25 intitulé: Loi modifiant la Loi des juges.

Il dit: Si j'en juge par la suggestion qu'a faite, hier soir, mon honorable collègue de Middleton (l'hon. W. B. Ross), ma proposition semble contredire ses conclusions. Il a suggéré de réduire la rétribution des juges et d'autres.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous l'augmentez?

L'honorable M. DANDURAND: Le bill semblerait l'indiquer, mais il n'y a réellement pas d'augmentation. L'amendement proposé à la loi des juges élève le salaire du juge de la cour territoriale du Yukon, de $7,000 à $9,000; mais, comme l'a déclaré le ministre de la Justice, ce juge recevait une allocation de subsistance de $5,000 par année en plus de son salaire de $7,000, et l'objet de l'amendement est de lui donner le même traitement que les autres juges de sa classe dont le salaire a été porté à $9,000, il y a quelques années.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dans le territoire du Yukon?

L'honorable M. DANDURAND: Oui. Il reçoit maintenant $7,000 par an.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je veux dire: ses prédécesseurs recevaient-ils $9,000 par an?

L'honorable M. DANDURAND: Non. Autrefois, ils recevaient comme tous les autres juges de la cour supérieure ou des cours suprêmes au Canada, un traitement de $5,000 par année. Ils étaient deux, et ils recevaient, en outre du traitement régulier, une somme de $5,000 par an chacun, ce qui leur faisait à chacun un revenu de $10,000 par an. Leurs appointements furent portés de $5,000 à $7,000, et ils continuèrent à recevoir $5,000 par année comme allocation de subsistance. Cette dernière, dit le ministre de la Justice, serait réduite à $3,000 après l'adoption de la présente loi. Par conséquent son revenu ne sera pas changé, sauf qu'il aura le même traitement régulier que les autres juges. Le seul bénéfice qu'il puisse retirer de cette modification est que sa pension de retraite sera basée sur un salaire de $9,000. Quand il prendra sa retraite, il ne pourra cependant retirer plus que $6,000 annuellement, c'est-à-dire la même pension que touchent tous les autres juges qui ont un salaire de $9,000, pension égale aux deux tiers de son traitement. Nos obligations ne seront pas plus grandes que par le passé, sauf quand il prendra sa retraite.

L'honorable W. B. ROSS: Cela représente une augmentation de $1,000 par année.

L'honorable M. DANDURAND: Peut-être.

L'honorable W. B. ROSS: C'est ce que dit le ministre de la Justice.

L'honorable M. McMEANS: Quelle est la population de son district judiciaire? L'honorable ministre peut-il me renseigner sur ce point?

L'honorable M. DANDURAND: Non, je n'ai pas ce renseignement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Environ 4,000, je crois.

L'honorable M. DANDURAND: Mais il est obligé de résider là-bas.

L'honorable M. ROSS: C'est malheureux!

L'honorable M. DANDURAND: Et de se rendre aux endroits de son district où son devoir l'appelle.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais il assume de plein gré ses fonctions, n'est-ce pas?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, de plein gré; mais je présume qu'il aimerait mieux se trouver à Vancouver ou à Toronto.

L'honorable M. McMEANS: Je suppose qu'il peut employer ses loisirs à creuser le sol pour trouver de l'or.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais pas où il emploie ses moments de loisir. . . peut-être dans sa bibliothèque.

L'honorable W. B. ROSS: Maintenant que la prohibition est en vigueur, il n'a pas à juger les cas d'ivrognerie. Il n'a à se prononcer que sur les différends miniers.

L'honorable M. WATSON: Non, mais il doit juger les causes de contrebande de spiritueux.

L'honorable M. DANDURAND: Je me demande s'il n'y a pas là un juge de Paix devant qui ces causes sont instruites.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, nous traversons une période où tous les esprits sont concentrés sur le gouvernement du Canada dans l'espoir de le voir adopter un programme d'amputation et de compression dans les dépenses publiques. Je connais quelque peu ce que le gouvernement dépense dans le territoire du Yukon, et je n'hésite pas à dire qu'il n'y a pas une région du Dominion où toute proportion gardée, l'on dépense l'argent aussi inutilement. Tout motive une complète réorganisation de l'administration dans toute l'étendue de ce territoire Je suis convaincu—et, de fait, je base ma conviction sur une étude que j'ai faite du sujet quelque temps avant que l'on nous reléguât au désert de l'opposition—qu'au moins la moitié des dépenses faites au Yukon pourrait rester au trésor du Canada. Pourquoi avons-nous un personnel représentant toutes les branches de l'administration dans une région peuplée tout au plus de 3,000 ou 4,000 habitants? Pourquoi y avons-nous tout un rouage administratif et judiciaire, toute une reproduction du service public, etc.? Toutes les affaires administratives de cette région pourraient être gérées par un ou deux fonctionnaires publics; cependant, nous en avons toute une légion, relativement parlant, qui constitue, en minature, il est vrai, une duplication de tous les services que l'on trouve dans les provinces. Il n'y a aucun doute que si le gouvernement veut apporter toute son attention à la réorganisation non seulement du rouage administratif, mais aussi du service public ordinaire de cette région, il pourra économiser un fort joli montant.

De plus rien n'empêche que le soi-disant gouvernement du territoire du Yukon ne soit remis à la province de la Colombie britannique. Ce projet a déjà été discuté plus ou moins sérieusement, et je n'ai jamais entendu dire qu'il était impraticable. Ce régime de dépenses extravagantes où nous nous sommes engagés, et dont nous ne sommes pas encore sortis, fut inauguré lorsque tout le monde croyait, et avec une certaine raison, que tout le pays était couvert d'or; mais nous avons permis à nos amis américains de tout charroyer cet or de l'autre côté de la frontière. Nous n'avons jamais, à ma connaissance, réduit les dépenses extravagantes de ce temps-là.

Pourquoi devons-nous donner une allocation annuelle de $5,000 pour la subsistance d'un juge dans le territoire du Yukon? Le coût de la vie n'est-il pas, au Yukon, le même que dans la Colombie britannique, ou dans les provinces de l'Ouest, et, de fait, le même que dans toutes les provinces de l'Est? Le juge peut se transporter à tous les endroits peuplés de son territoire, au moyen de véhicules modernes, et il peut même voyager gratuitement, grâce à la générosité envers les juges de certaines compagnies de transport qui peut-être ignorent l'esprit de la loi sous ce rapport. Pourquoi alors le gouvernement du Canada donnerait-il, étant donné ces conditions, une allocation de $5,000 pour la subsistance d'un juge au Yukon? Sa position n'est pas plus élevée que celle d'un juge de la cour de comté, et, de fait, ses fonctions sont moins importantes que celles de certains juges de la cour de comté dans d'autres endroits du Canada. Dans la revision de sa rétribution, pourquoi faut-il réduire à $3,000 son allocation de subsistance et augmenter son traitement de $2,000 par an?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Et augmenter nos obligations futures.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. Rien n'empêche qu'un juge de la Colombie britannique se rende de temps en temps au Yukon et entende toutes les causes de cette petite région.

Si mon honorable ami veut étudier cette question et veut demander aux fonctionnaires du ministère de l'Intérieur des renseignements qu'il peuvent fournir facilement au sujet de la réduction des dépenses qui peut avantageusement s'effectuer dès maintenant, il sera étonné de ce que nous puissions songer à augmenter le salaire d'un juge à $9,000 tout en lui donnant une allocation de $3,000 par an pour sa subsistance. Je demande à mon honorable ami de bien vouloir se renseigner à ce sujet et de faire des recherches que je crois nécessaires avant de procéder à l'avancement du bill.

L'honorable M. BELCOURT: Pour exposer à mes honorables collègues les vues exprimées dans l'autre Chambre par le représentant de cette région, plus que pour prendre part au débat, puis-je citer les extraits suivants de son discours tels que rapportés à la page 828 du Hansard:

M. Black (Yukon): Je désire faire mieux comprendre la situation par le comité. En vertu du chapitre 138 des Statuts revisés du Canada, le traitement annuel du juge du territoire du Yukon a été fixé à $5,000. La même loi a accordé $7,000 aux juges de la cour supérieure de Québec, à ceux de la haute cour de l'Ontario et $6,000 aux juges de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Anglaise, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la cour du banc du roi du Manitoba. L'article 192 de la loi décrète que les juges de l'un de ces tribunaux, après quinze ans de service, peuvent être mis à la retraite avec une pension égale aux deux tiers de leur traitement. Pour les juges des provinces de l'Ontario et de Québec le montant serait le $4,666. Les juges des autres provinces recevraient $4,000 et ceux du territoire du Yukon auraient droit à $3 333. En vertu du chapitre 59 des Statuts de 1919, les traitements des juges des classes mentionnées dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba, de la Colombie-Anglaise, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont été augmentés à $7,000. Il n'y a pas eu d'augmentation correspondante pour le juge de la cour territoriale du Yukon. Le chapitre 56 des Statuts de 1920 a porté à $9,000 tous les traitements des juges des classes que j'ai mentionnées dans le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, l'île du Prince-Edouard, le Manitoba, la Colombie-Anglaise, l'Alberta et la Saskatchewan, y compris les juges de la haute cour de l'Ontario et ceux de la cour suprême de Québec. Le traitement du juge de la cour territoriale du Yukon a été augmenté à $7,000.

L'article 20 du chapitre 138 des Statuts revisés de 1906 dit que si un magistrat de ces tribunaux est demeuré en fonctions durant trente ans ou plus, il peut démissionner et recevoir de l'Etat une pension pour la vie égale à son plein traitement. L'article 13, chapitre 56, des Statuts de 1920, qui a porté à $9,000 le traitement des juges des provinces, et à $7,000 celui du juge de la cour territoriale du Yukon, décrète que les augmentations accordées par cette loi ne donneront droit à aucune augmentation de pension qui peut être accordée conformément à l'article 20 que j'ai mentionné. Ainsi, les juges de la province qui prennent leur retraite après trente ans de service, ont une pension annuelle de $7,000 alors que, sans cette résolution dont la Chambre est saisie, le juge de la cour territoriale du Yukon quitterait le service avec une pension de $5,000, et cette résolution étant adoptée, la pension serait de $6,000. Bien qu'elle lui rende justice en partie, elle ne le met pas cependant sur le même pied que les juges de son rang au Canada.

Je propose donc que le mot "six" soit rayé de la motion et qu'il soit remplacé par le mot "sept", afin que, lorsque le juge du Yukon aura servi durant trente ans, il puisse être mis à la retraite aux mêmes conditions que ses collègues. Après ces trente ans, je ne vois pas pourquoi il ne serait pas traité comme les autres. Peut-être nous sommes-nous montrés trop larges en augmentant les traitements des juges comme nous l'avons fait en 1919 et 1920, mais soyons logiques et ne faisons pas d'exception.

Je prétends que le gouvernement ne devrait pas songer à donner à un juge une pension annuelle des deux tiers de son traitement et accepter sa démission maintenant. Je ne crois pas que le juge y pense lui-même; si, cependant, il veut démissionner, le gouvernement ne devrait pas le permettre. Je suis heureux de dire que le juge est en excellente santé, et qu'il est comparativement jeune. Le moment n'est pas arrivé de le mettre à la retraite. Le juge est là, il faut un tribunal dans ce territoire. La population est isolée, très éloignée de toutes les provinces. Des intérêts importants, des propriétés de grande valeur, et des droits civils y sont en cause. Il faut qu'il y ait là un juge ayant juridiction de cour suprême pour présider la cour criminelle. L'idée d'envoyer les juges de la Colombie-Anglaise, pour remplacer le juge du Yukon, a été discutée. Ce ne serait ni pratique ni économique, ce serait désastreux pour ceux qui sont à la cour. Je ferai remarquer au gouvernement que s'il accepte la démission du juge maintenant, la pension de retraite de celui-ci serait de $6,000, cependant qu'il serait nécessaire de nommer un autre juge, et il n'y a pas lieu de croire que le coût en serait moindre qu'actuellement, lequel est de $12,000 par année; au lieu donc de coûter au pays $12,000, il en coûterait $18,000 par année, pour la pension du juge actuel et le traitement du nouveau juge. De fait avéré, cela coûterait $23,000 par année, car nous avons déjà un juge qui est à sa retraite depuis plusieurs années et reçoit une pension de $5,000. Il n'y a aucune nécessité de telles augmentations de dépenses. Notre juge actuel est parfaitement capable, physiquement et mentalement, de remplir les fonctions qui lui sont attribuées, et, quant à moi, j'espère qu'il nous sera conservé durant de longues années, et que le gouvernement le maintiendra dans ses fonctions.

Je prétends d'ailleurs que ce juge devrait recevoir la même pension que les autres juges de son rang au Canada, et cette pension est de $7,000. L'amendement à la résolution ne coûtera pas au pays, en ce moment, un sou de plus que la présente résolution. Et, de fait, cette résolution ne comporte aucune dépense de plus, pour le pays; elle pourvoit seulement une pension équitable pour le juge lors de sa mise à la retraite.

Je n'oserais rien ajouter à ces commentaires.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Combien y a-t-il de juges là-bas?

L'honorable M. BELCOURT: Il n'y en a qu'un, apparemment.. Le député de ce territoire peut parler des conditions y existant avec plus de connaissance que moi, et je crois que nous devrions ajouter foi à ses paroles.

L'honorable M. McMEANS: Pour quelle raison l'allocation de subsistance de $5,000

par an a-t-elle été ajoutée à son traitement? Est-ce parce que le coût de la vie était plus élevé au Yukon qu'ailleurs?

L'honorable M. DANDURAND: Il n'y a aucun doute que lorsque cette cour a été formée, les conditions de l'existence au Yukon étaient absolument différentes de celles d'ailleurs et que la somme de $5,000 n'était qu'une juste compensation pour la différence du coût de la vie. Je n'ai jamais visité le Yukon et je ne connais pas les conditions qui y existent aujourd'hui, mais ceux d'entre nous qui y ont vécu pendant quelque temps pourraient nous dire ce qu'ils en savent.

L'honorable M. BELCOURT: Je peux parler de ce que j'y ai constaté. En 1899 ou 1900, j'ai eu le grand privilège d'entreprendre un voyage dans le grand nord en compagnie d'un des membres les plus estimés de cette Chambre, feu sir Mackenzie Bowell, et le coût de la vie au Yukon, à cette date, était dix fois plus élevé que partout ailleurs au Canada. Je me rappelle qu'un jour, en revenant d'un voyage sur ce qu'ils appelaient la route du coteau, route couverte de huit à dix pouces de sable, nous nous acheminâmes vers un bain public tenu par un barbier, et pour prendre un bain, nous faire raser et nous faire couper les cheveux, nous dûmes payer $5 ou $6 chacun. A Dawson, rien, pas même un journal, ne se vendait pour moins de vingt-cinq cents. Ce fait vous donne une idée du coût de la vie dans le territoire du Yukon, comparé au coût de la vie dans les autres parties du pays.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais le coût actuel de la vie n'y est pas plus élevé que celui dans les provinces de l'Ouest.

L'honorable M. McMEANS: Je crois que les obligations sociales coûtent là-bas peu de chose. Il n'y a pas d'église qui demande des souscriptions, ni de sociétés qui mettent les gens à contribution.

L'honorable W. B. ROSS: Je ne crois pas qu'il y ait une seule raison motivant l'adoption de ce bill. Selon les chiffres que nous avons ici, cette cour coûte $23,000 par année. M. Black dit:

> Je ferai remarquer au gouvernement que s'il accepte la démission du juge maintenant, la pension de retraite de celui-ci serait de $6,000, cependant qu'il serait nécessaire de nommer un autre juge, et il n'y a pas lieu de croire que le coût en serait moindre qu'actuellement, lequel est de $12,000 par année; au lieu donc de coûter au pays $12,000, il en coûterait $18,000 par année, pour la pension du juge actuel et le traitement du nouveau juge. De fait avéré, cela coûterait $23,000, par année, car nous avons déjà un juge qui est à sa retraite depuis plusieurs années et reçoit une pension de $5,000. Il n'y a aucune nécessité de telles augmentations de dépenses. Notre juge actuel est parfaitement capable, physiquement et mentalement, de remplir les fonctions qui lui sont attribuées, et, quant à moi, j'espère qu'il nous sera conservé durant de longues années, et que le gouvernement le maintiendra dans ses fonctions.

L'argument de M. Black semble se résumer à dire que parce que nous avons augmenté, en deux occasions différentes, les salaires des juges des provinces de l'Est, nous devrions aussi sans nous arrêter à considérer si nous avons commis une erreur ou non, augmenter le salaire de ce juge. Vous pourriez facilement trouver un grand nombre de personnes qui accepteraient la position de cet homme avec son salaire actuel. Il touche $7,000 de salaire et $5,000 d'allocation de subsistance. Evidemment, il a l'intention de prendre sa retraite et de venir dans l'Est s'engager dans d'autres affaires et, par ce bill, il pourra toucher $1,000 de plus par an que lui donnerait sa pension actuelle.

Je crois que nous devrons bientôt reviser les salaires et les pensions des juges en retraite. Cet homme ne subit aucun dommage, à l'heure actuelle, à moins qu'il ne veuille prendre sa retraite. Je ne changerais en rien les choses pour un an ou deux encore, car rien ne presse de faire ces changements. Si le gouvernement ne retire pas ce bill, je me sens disposé à le renvoyer à trois mois, et je propose maintenant ce renvoi.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je crois que le renvoi du bill à trois ou six mois serait une mesure un peu trop sévère, mais il ressort bien de cette discussion que nous devrions recevoir des renseignements complets au sujet du territoire du Yukon—renseignements touchant la qualité et le nombre des fonctionnaires, le coût du service administratif, le revenu public dans cette région et autres données qui nous aideraient à traiter ce bill avec connaissance de cause, à juger de la bonne foi du Gouvernement et de notre propre sincérité dans l'effort que nous voulons faire pour promouvoir l'économie dans les affaires du pays. Nous devrions passer au crible toute cette affaire du Yukon pour savoir si nous dépensons trop d'argent en proportion de la population et si nous devons, par esprit d'économie, adopter des méthodes propres à réduire considérablement les dépenses.

Je ne sais au juste quelle est la population de ce territoire, mais l'on m'a dit que durant l'hiver, elle n'était que de 2,500 tandis qu'elle est plus considérable en été. Avant d'adopter définitivement cette mesure, nous devrions avoir ici les documents complets qui nous permettront de connaître toute la situation et tous les détails de l'administration du Yukon, et je vais donner avis que je deman-

derai la production de ces documents. Quand nous les aurons nous pourrons les étudier très attentivement et porter notre attention sur cette partie de notre service administratif où l'on pourra effectuer une forte économie tout en donnant à cette partie du pays un service essentiel, nécessaire et équitable.

L'honorable M. DANDURAND: J'appelle l'attention de mon honorable ami sur les difficultés qu'il y a de bien administrer la justice dans ce territoire. Quelles que soient les conditions présentes, je ne crois pas que l'on puisse opérer des changements dans l'administration de la justice. Le représentant de ce siège électoral a dit qu'il devait y avoir un juge ayant le rang voulu et les pouvoirs nécessaires pour y administrer la justice dans les causes civiles et criminelles.

Naturellement, la question, de portée beaucoup plus étendue, soulevée par mon honorable ami de la gauche (l'honorable sir James Lougheed) et le très honorable représentant d'Ottawa (le très honorable sir George E. Foster) est très intéressante et se résume ainsi: pouvons-nous réduire tout le service administratif du Yukon? Il est possible que le conseil de vérification, qui siège actuellement et qui s'occupe de toutes les questions concernant le service public, s'occupe aussi de cette question.

Je ne m'oppose pas à l'ajournement de la deuxième lecture du bill jusqu'à ce que nous ayons eu le temps d'étudier et de bien peser dans nos esprits la question dont il traite. A venir jusqu'à maintenant, le changement projeté ne porte que sur la manière d'effectuer le paiement de la rétribution. Le juge reçoit maintenant $12,000; en vertu de ce bill, il recevra encore $12,000 y compris l'allocation de subsistance.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous pouvez réduire ce montant.

L'honorable M. DANDURAND: Le seul avantage que le juge puisse retirer du bill est lorsqu'il prendra sa retraite, s'il décide un jour de la prendre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Y a-t-il longtemps qu'il est juge?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne le sais pas, mais puisque je consens à ajourner la deuxième lecture du bill, je voudrais faire quelques brèves remarques au sujet de la mise en retraite des juges après quinze ans de service, mentionnée par l'honorable représentant de Middleton (l'honorable W. B. Ross). J'ai toujours été convaincu—et cette conviction devient de plus en plus ferme—que la latitude accordée aux juges de se retirer après 15 années de service, à leur gré, avec les deux tiers de leur salaire, donnait lieu à bien des abus. D'après mon interprétation, la loi donne cette liberté aux juges qui se sentent malades ou affaiblis, physiquement ou intellectuellement, et incapables de remplir toutes leurs fonctions. Cependant j'en ai connus qui prenaient leur retraite, non pour raison de santé, mais pour améliorer leur position. Je crois que le ministre de la Justice devrait étudier ce point et obtenir de plus amples pouvoirs et une plus grande discrétion en donnant aux juges la liberté de prendre leur retraite dans ces circonstances. J'ai entendu des juges exprimer l'opinion qu'ils avaient le droit absolu de se retirer après quinze ans de service. Ce n'est pas là mon opinion. Ce n'était pas là l'esprit de la loi que nous avons adoptée, et il me semble que nous donnons trop facilement le privilège de se mettre en retraite aux juges qui ont mûri leur jugement par 15 ans d'expérience dans la magistrature, et qui sont encore en pleine possession de toute leur vigueur physique et mentale.

L'honorable M. McMEANS: Je partage absolument l'opinion de l'honorable préopinant. Je connais un juge d'une des plus hautes cours du pays qui continue d'exercer ses fonctions pour retirer $1,000 de plus par année. La loi, il me semble, ne donne pas aux juges la facilité de se retirer à leur propre gré. Je connais un juge qui, s'il prenait sa retraite aujourd'hui, toucherait une pension de $8,000 par an; et cependant, il reste en fonctions avec un salaire annuel de $9,000.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que cet Ordre du jour soit rayé et soit inscrit de nouveau à l'Ordre du 22 avril.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: D'ici là, mon honorable ami voudra-t-il se renseigner et nous dire s'il y a eu des négociations entre le gouvernement fédéral et la Colombie britannique au sujet de l'annexion du territoire du Yukon à cette dernière province? J'ai vague souvenance qu'il y eut autrefois des négociations touchant ce projet.

L'honorable M. DANDURAND: Je prendrai des renseignements.

La proposition pour la deuxième lecture du bill est réservée.

LE TRAITE DU TRAFIC DES SPIRITUEUX

RÉSOLUTION MIXTE DE RATIFICATION

Le Sénat a mis à l'étude le message de la Chambre des Communes demandant au Sénat de se joindre à cette Chambre dans la ratification de la Convention, dont une copie a été déposée au Parlement, intervenue

entre Sa Majesté et le président des Etats-Unis d'Amérique, et signée à Washington le vingt-troisième jour de janvier mil neuf cent vingt-quatre, afin d'éviter les difficultés qui pourraient surgir entre eux relativement aux lois en vigueur aux Etats-Unis, au sujet des breuvages alcooliques.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, l'objet de cette Convention est d'autoriser les Etats-Unis d'Amérique à exercer le droit de visite à bord des navires dans la limite de trois milles, lorsqu'il y aura raisonnablement lieu de croire que ces navires ont enfreint ou tenté d'enfreindre les lois américaines interdisant l'importation de liqueurs alcooliques et autorisant la saisie de ces navires pour que les tribunaux des Etats-Unis statuent en l'espèce. La Conférence impériale a étudié ce point l'automne dernier, et dans les Procès-verbaux sommaires de cette Conférence déposés sur le bureau de la Chambre se trouve, à la page 12, la mention suivante de cette discussion:

Au cours de la conférence, la question de la réglementation du trafic des spiritueux, au large des côtes américaines, et des mesures à prendre pour éviter un grave conflit, soit de l'opinion publique ou de l'action officielle, a fait le sujet d'un débat sérieux. La conférence est arrivée à la conclusion que, tout en affirmant et sauvegardant, comme trait essentiel de la politique britannique, le principe de la limite de trois milles, il était à la fois souhaitable et possible d'accéder à la demande des Etats-Unis et de proroger le droit de visite au delà de la limite pour les fins susdites; et des négociations ont aussitôt été engagées avec le gouvernement américain en vue de conclure à cet effet une entente d'essai.

Ainsi que vous pourrez le constater dans la résolution et dans la Convention déposée, le principe de la limite de trois milles au large des côtes est maintenu. En vertu de cette Convention, des saisies peuvent être opérées dans les limites de la distance que le navire suspect peut parcourir en une heure.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quelle est la distance maximum qui a été estimée pour cette heure de trajet?

L'honorable M. DANDURAND: La distance mentionnée est de douze milles. Elle me paraît un peu faible.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est mon avis, surtout pour un yacht automobile.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, pour les rapides yachts d'aujourd'hui.

L'honorable M. BELCOURT: Il ne s'agit pas de la pleine mer, mais de la côte, où la vitesse est moins grande.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La distance est calculée à partir de la côte.

L'honorable M. DANDURAND: En retour de cette concession, les navires anglais acquièrent le droit de transporter des spiritueux aux ports des Etats-Unis dans les eaux territoriales américaines, pourvu que les spiritueux soient sous scellés. Cette mesure s'applique aux paquebots naviguant des ports de la Grande-Bretagne et du Canada à tout port de la côte de l'Atlantique et du Pacifique, aux Etats-Unis. Nous savons que ceux-ci ont nié aux paquebots réguliers à passagers le droit d'avoir des spiritueux en transit durant leur séjour dans un port américain. En échange de la concession accordée en vertu de cette résolution ou de cette Convention, les Américains permettent aux navires à passagers battant pavillon britannique d'avoir, sous scellés, les spiritueux nécessaires au voyage de retour.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La chose est stipulée à l'article III.

L'honorable M. DANDURAND: Le traité institue une Commission mixte, qui étudiera les demandes d'indemnité dans les cas où les droits conférés par ce traité seraient irrégulièrement exercés. Cette Convention sera maintenue en vigueur durant un an, et elle pourra être modifiée chaque année, ou bien, à défaut d'entente quant à sa modification, elle cessera d'être exécutoire.

Le Sénat des Etats-Unis a ratifié ce traité le 13 mars dernier, et il sera ratifié par Sa Majesté le roi quand le parlement du Royaume-Uni et les parlements des Dominions autonomes l'auront approuvé.

Le 12 janvier, le gouvernement canadien a été consulté pour savoir s'il approuvait les conditions du traité et s'il y apposerait sa signature, et sa réponse a été affirmative. On a toutefois attiré l'attention du gouvernement canadien sur un point. On lui a demandé si, dans le cas de saisie illicite d'un navire ayant son port d'attache au Canada, le représentant britannique qui serait nommé membre de la Commission serait désigné par le gouvernement canadien. L'approbation était sous réserve de l'approbation du Parlement. Dans sa réponse le gouvernement britannique a donné à entendre qu'il agréait les vœux du Canada sur ces deux points particuliers, et que ces vœux seraient respectés.

Cette Convention a été négociée par le Royaume-Uni, avec l'adhésion du Canada, comme un acte de bienveillance internationale envers nos voisins, qui mettent à l'essai l'application de lois destinées à produire un excellent effet moral. Il ne nous appartient pas de discuter le mérite de cette loi: Charbonnier est maître chez soi. Et notre ratification sera interprétée comme un acte d'amitié par la grande République au sud de notre pays.

L'honorable M. BARNARD: L'honorable sénateur me permettra-t-il une question? La largeur du détroit de Juan de Fuca, qui sépare l'Etat de Washington de la Colombie-Britannique, a 17 ou 18 milles, et la frontière internationale passe par le milieu du détroit. D'après les termes de l'article III, un navire américain aurait, ce me semble, le droit de traverser dans les eaux territoriales et de visiter les navires anglais. Il en serait de même, je pense, sur le fleuve Saint-Laurent. Si je ne me trompe, la frontière internationale, disons à Prescott ou à Brockville, est située au milieu de la rivière. Si j'interprète bien le traité, cette situation serait déplorable, et je demande à mon honorable ami s'il a étudié cet aspect de la question.

L'honorable M. DANDURAND: La question s'est présentée à mon esprit, et j'ai demandé au très honorable premier ministre du pays et à l'honorable ministre des Chemins de fer si le sujet avait été discuté sous cet angle-là. Tous deux ont nettement exprimé l'avis qu'il s'agissait uniquement de la limite océanique de trois milles, et aucunement des eaux intérieures.

L'honorable M. BARNARD: En est-il de même du cas que j'ai mentionné entre l'Etat de Washington et la Colombie britannique?

L'honorable M. DANDURAND: Je me suis borné à me renseigner sur l'étendue du territoire visé par cette Convention et, d'après la réponse que j'ai obtenue, le traité se restreint à la limite océanique de 3 milles.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois que la deuxième ligne règle le point "en dehors des eaux territoriales".

L'honorable M. BARNARD: Cela ne s'applique qu'aux eaux territoriales des Etats-Unis. Il ne peut y avoir d'autre interprétation.

L'honorable M. ROSS: Voilà le point. Ils obtiennent le droit de visite en dehors des eaux territoriales.

L'honorable M. BARNARD: En haute mer.

L'honorable M. ROSS: Le détroit de Juan du Fuca est-il en haute mer?

L'honorable M. BARNARD: Non, il se trouve dans les eaux territoriales, dont la moitié est américaine et la moitié canadienne.

L'honorable M. ROSS: S'il est situé dans les eaux territoriales, j'incline à croire qu'il ne surviendra aucune difficulté à ce sujet. Le Conseil privé a décidé que le sol gisant sous l'eau jusqu'à la limite de 3 milles fait partie de la terre ferme. Quelle est la largeur du détroit de Juan de Fuca?

L'honorable M. BARNARD: Environ 18 milles.

L'honorable M. ROSS: Il y a donc 3 milles d'eau sous laquelle se trouve de la terre, et ces 3 milles font partie du pays. Le reste est la haute mer. C'est plutôt un rébus.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorable messieurs, peut-être n'est-il pas hors de propos de dire que cette Convention, qu'on demande au gouvernement britannique et au Parlement du Canada de ratifier, offre un très fort contraste avec le traitement que le Canada et la Grande-Bretagne ont à l'occasion reçu de la part des Etats-Unis dans la délibération des traités négociés entre ces pays. Peut-être n'est-il pas gracieux, aujourd'hui que la Grande-Bretagne use de courtoisie à l'égard des Etats-Unis en acceptant cette Convention, de faire ressortir la répugnance avec laquelle le gouvernement américain a abordé l'étude des traités négociés entre le Canada et les Etats-Unis, ou entre ceux-ci et la Grande-Bretagne. Il n'y a guère eu d'époque où les Etats-Unis, et surtout le Sénat américain, ont manifesté plus ou moins d'inimitié dans l'étude de nos traités. Cela contraste avec l'attitude de la Grande-Bretagne et de notre pays, qui ne ratifient pas cette Convention, me semble-t-il, par sympathie pour le mode d'exécution des lois sur les spiritueux aux Etats-Unis. Si le gouvernement américain était conséquent dans l'application de ses mesures de prohibition sur toute l'étendue de son territoire, il aurait droit à notre sympathie et à notre sincère concours. Mais il est de notoriété publique que ces lois reçoivent des entorses quotidiennes, et c'est le sujet de conversation de tout le Continent. Par conséquent, il n'est peut-être pas déplacé de souligner la courtoisie du gouvernement britannique et la générosité du gouvernement canadien, qui sont disposés à approuver ce traité. Cela nous empêchera d'oublier la répugnance avec laquelle les Etats-Unis ont plutôt étudié nos traités dans le passé.

L'honorable M. DANDURAND propose:

Que le Sénat se joigne à la Chambre des communes dans la ratification de la Convention, dont copie a été déposée au Parlement, intervenue entre Sa Majesté et le président des Etats-Unis, et signée à Washington le vingt-troisième jour de janvier mil neuf cent vingt-quatre, afin d'éviter les difficultés qui pourraient surgir entre eux relativement aux lois en vigueur aux Etats-Unis, au sujet des breuvages alcooliques, en insérant dans ladite résolution, dans l'espace laissé en blanc, les mots "le Sénat et".

La motion est adoptée, et il est ordonné que Son Honneur le président signe ladite résolution au nom du Sénat.

BILL CONCERNANT LA PECHE DU FLETAN

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 21 intitulé: Loi modifiant la Loi de protection de la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional.

SANCTION ROYALE

L'honorable PRESIDENT informe le Sénat qu'il a reçu du secrétaire du Gouverneur général un message lui annonçant qu'à cinq heures et demie cet après-midi, le très honorable sir Louis Davies, K.C.M.G., Gouverneur général suppléant, se rendra à la salle du Sénat pour donner la sanction royale au bill intérimaire des subsides.

Le Sénat s'ajourne à loisir.

Quelques instants après, il reprend sa séance.

Le très honorable sir Louis Davies, K.C.M.G., Gouverneur général suppléant, s'étant rendu au Sénat et ayant pris place au pied du Trône, et la Chambre des communes ayant été requise de venir au Sénat et étant venue avec son Orateur, il plaît au très honorable suppléant du Gouverneur général de donner la sanction royale au bill suivant:

Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice financier expirant le 31 mars 1925.

Après le départ de la Chambre des communes, le très honorable Gouverneur général suppléant se retire.

Le Sénat s'ajourne au mardi, 8 avril, à huit heures du soir.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mardi, 8 avril 1924.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir.

Prières et affaires de routine.

PRESENTATION D'UN NOUVEAU SENATEUR

L'honorable sir Allen Bristol Aylesworth, de Toronto, Ontario, est présenté par l'honorable M. Dandurand et l'honorable M. McHugh.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill A, intitulé: Loi pour faire droit à Theresa Agnes Sprague.—L'hon. M. Turriff.

Bill B, intitulé: Loi pour faire droit à Terry Andrea Maxwell Bruce.—L'honorable M. Blain.

CHEMIN DE FER PROJETE DE SUNNYBRAE A GUYSBOROUGH

L'honorable M. LAIRD demande au gouvernement:

1. Le département des Chemins de fer et Canaux a-t-il, à une époque quelconque, envoyé ses ingénieurs examiner le parcours projeté et faire une estimation du coût du chemin de fer projeté entre Sunnybrae et Guysborough, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, ou d'autres termini de la ligne de chemin de fer projetée?
2. Entre quels endroits et sur quel parcours l'examen a-t-il eu lieu, et à quelle date?
3. Quel a été le coût estimatif rapporté au département par les ingénieurs?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Oui.

2. De Sunnybrae à Guysborough, il y a 80 milles et demi en comptant un embranchement de 12 milles et quart se rendant à Country Harbour. Mai 1911.

3. Estimation du coût, y compris les termini, Guysborough et Country Harbour, $4,176,078.

Cette estimation est basée sur le tracé de 1907.

MINISTERE DU RETABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. Quel était, au 31 décembre 1921, le nombre de personnes occupant, dans la cité d'Ottawa, des situations rétribuées dans le service du Rétablissement civil des soldats?
2. Quel est actuellement le nombre de ces personnes?
3. Quel est le nombre de ces personnes qui sont décédées ou qui ont d'autre façon quitté leurs positions depuis le 31 décembre 1921?
4. (a) Quel est le nombre de personnes nommées à des positions dans ce service, en la cité d'Ottawa, depuis le 31 décembre 1921?
(b) Quel est le nombre de ces personnes ainsi nommées au sujet desquelles la Commission du Service civil s'est prononcée et a attesté de leurs qualifications à la priorité des engagements?
(c) Quel est le nombre des personnes ainsi nommées au sujet desquelles la Commission du Service civil ne s'est pas prononcée et n'a pas formulé de recommandations?

1. $1,178.
2. 741.
3. Le nombre de ceux qui ont quitté pour différentes raisons s'élève à 614.
4. (a) 177. (b) Aucune. (c) 177.

MINISTERE DE L'HYGIENE

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. Quel était, au 31 décembre 1921, le nombre de personnes occupant, en la cité d'Ottawa, des situations rétribuées dans le service de l'hygiène?
2. Quel est actuellement le nombre de ces personnes?

3. Quel est le nombre de ces personnes qui sont décédées ou qui ont d'autre façon quitté ces positions depuis le 31 décembre 1921?

4. (a) Quel est le nombre de personnes nommées à ces positions, en la cité d'Ottawa, depuis le 31 décembre 1921?

(b) Quel est le nombre de personnes ainsi nommées au sujet desquelles la Commission du Service civil s'est prononcée et a attesté de leurs qualifications à la priorité des engagements?

(c) Quel est le nombre des personnes ainsi nommées au sujet desquelles la Commission du Service civil ne s'est pas prononcée et n'a pas formulé de recommandations?

L'honorable M. DANDURAND:

1. 80.

2. 84

3. 38.

4. (a) 42. (b) 42. (c) Aucune.

COMMISSION ROYALE RALSTON

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. Quel est le montant payé chaque jour:

(a) pour services,

(b) comme allocation à chaque membre de la commission royale Ralston sur les pensions et le rétablissement civil des soldats?

2. Durant quelle période et entre quelles dates des paiements ont-ils été versés à chaque membre de cette commission?

3. Quels sont les montants respectivement payés à chaque membre de la commission:

(a) pour services,

(b) comme allocation?

4. Ces paiements sont-ils les derniers afférant aux membres de cette commission? Si d'autres paiements doivent être effectués, quelle est ou doit être la somme accumulée payable à chaque membre de la commission?

5. Quel est le montant total qui a été payé à d'autres personnes, pour services de secrétaires ou autres relativement aux travaux de cette commission?

6. Combien, au total, cette commission coûte-elle au pays?

1. (a) Chaque commissaire reçoit $50 par jour de travail en rapport avec la Commission.

(b) Le gouvernement paie les frais de voyage et les faux frais des commissaires. Il n'a pas fixé d'allocation quotidienne.

2. Le président J. L. Ralston, 229 jours depuis août 1922 à septembre 1923.

Le commissaire McKeown, 231 jours depuis août 1922 à juillet 1923.

Le commissaire Dubuc, 252 jours depuis août 1922 à septembre 1923.

3.

Noms	Rétribution	Allocation
Le président Ralston..	$11,450 00	$2,984 95
Le commissaire McKeown... ..	11,550 00	1,813 34
Le commissaire Dubuc..	12,600 00	2,046 12

4. (a) Non.

(b) La rétribution pour 21 jours de travail se chiffre à $3,150.00. Le chiffre des frais et des faux frais de voyage pour cette période n'a pas encore été établi. Le rapport final de la Commission n'est pas encore terminé.

5. $58,644.66.

6. Toutes les sommes payées depuis le 1er août 1922 au 29 février 1924 s'élèvent à $101,089.07.

CHEMIN DE FER DE GUYSBOROUGH

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. Le gouvernement a-t-il demandé par la voie des journaux, entre 1909 et 1912, des soumissions pour la construction d'un chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer de Guysborough en Nouvelle-Ecosse?

2. A quelle date cette demande a-t-elle été faite et à quelle date les soumissions ont-elles été remises au gouvernement?

3. Entre quels termini le chemin de fer projeté devait-il être construit; et quel en était le nombre de milles approximatifs?

4. S'il a été reçu des soumissions, qui les a transmises?

5. Quel était, d'après les soumissions respectives, le coût estimatif du chemin de fer projeté?

1. Oui.

2. Date de l'annonce, 12 août 1911. Réception des soumissions, 15 septembre 1911.

3. De Guysborough à Country Harbour, 43.2 milles.

4. Nova Scotia Construction Company, M. J. O'Brien, Jas. H. Corbett, Kennedy & McDonald, S. Pearson & Co., M.P., et J. T. Davis, MacArthur Bros., John W. McManus Company.

5. $1,057,122.19 (Nova Scotia Construction Company).

CHEMINS DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. Le gouvernement a-t-il reçu de la commission d'administration des chemins de fer nationaux du Canada un rapport ou un autre mémoire par écrit au sujet du projet de construction de voies ferrées dans la Nouvelle-Ecosse, de Sunnybrae à Guysborough, et de Lockeport-Station à Lockeport—(a) conseillant la construction desdites voies ferrées projetées, et exposant les motifs de cette construction; (b) faisant connaître les termini et les tracés projetés de ces voies ferrées; (c) donnant les estimations respectives du coût de leur construction; (d) donnant les estimations des recettes et les frais d'exploitation probables pour chacune de ces voies ferrées; (e) et recommandant leur construction immédiate?

Le gouvernement est prié de déposer le rapport et le mémoire sur le bureau du Sénat.

L'hoonrable M. DANDURAND: Je dépose un compte rendu contenant tous les détails de la construction projetée. Ce rapport vient de sir Henry Thornton, président des chemins de fer nationaux canadiens.

1. De Sunnybrae à Guysborough.

2. Lokeport-Station à Lokeport.

Chemins de fer nationaux canadiens,
Cabinet du président
Montréal, 2 avril 1924.

L'hon. M. Graham, M.P.,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Cher monsieur,

En ce qui regarde le programme de construction des embranchements du National-Canadien, je désire vous exposer le principe adopté par la compagnie pour faire ses demandes ainsi que les raisons spécifiques et autres données qui militent en faveur de la construction de chacune de ces lignes.

Nous avons régulièrement tenu compte des facteurs qui suivent lors de la préparation du programme relatif à la construction de ces embranchements:

1. Les sommes déjà déboursées et les travaux déjà effectués sur chaque ligne, le cas échéant.

2. L'importance de chaque embranchement au triple point de vue stratégique, économique et du trafic.

3. Les avantages qu'en retireraient les cultivateurs, grâce au raccourcissement du trajet pour le transport du grain et des autres produits de la ferme.

4. La considération de la somme totale qui peut être consacrée à cette fin, étant donné la situation financière du Canada.

Après avoir convenablement pesé les facteurs énumérés ci-dessus, nous avons arrêté le programme qui vous a déjà été soumis, et de plus, il fut suggéré que l'exécution de ce programme, advenant le cas où il serait adopté, soit répartie sur une période de trois ans; l'autorisation à cette fin devant subsister jusqu'au 31 août 1927.

Le but que nous visons en repartissant ces débours sur une période de trois ans, c'est d'assurer cette continuité de construction, qui est essentielle au point de vue de l'économie, et qui permettra aux départements des ingénieurs et de la construction des chemins de fer aussi bien qu'aux entrepreneurs d'exécuter les travaux de la façon la plus efficace. C'est ainsi que l'on procède dans les entreprises de chemin de fer par l'initiative privée; les fonds votés par les actionnaires sont à la disposition du conseil d'administration tant que les travaux ne sont pas terminés ou l'autoriscation abrogée.

Il existe une analogie, semble-t-il, dans les rapports qui existent entre les actionnaires d'une compagnie particulière et le conseil de direction et les rapports du Parlement canadien avec le réseau du National-Canadien; il s'ensuit donc qu'un pareil programme a sa raison d'être, si les expériences des entreprises particulières ont quelque valeur.

A cause de la variation du prix de la main-d'œuvre et des matériaux, à cause des obstacles inhérents au climat et de la difficulté qu'on a à se procurer des ouvriers à l'époque de la moisson il faudra se mettre à l'œuvre de bonne heure chaque année si l'on veut que les travaux de construction se fassent avec célérité et économie, ce qui ne sera pas, croyons-nous, si chaque ligne d'embranchement doit être l'objet d'un crédit annuel. Vous trouverez ici des exposés indiquant l'objet et les raisons de la construction de chaque ligne d'embranchement qu'on se propose d'ajouter au réseau national et que vous êtes à demander au Parlement, au moyen de certains bills, de vous autoriser à construire. S'il est vrai que la situation économique des chemins de fer ne justifie peut-être pas complètement la construction de toutes ces lignes, surtout si l'on considère ce que sera le résultat de leur exploitation pour les premières années, il convient toutefois de se placer à un point de vue plus élevé lorsqu'il s'agit d'établir des lignes tributaires d'un réseau important comme l'est le réseau national, à l'exploitation duquel le conseil actuel d'administration a été préposé.

Le problème que l'examen du réseau national fait tout d'abord apercevoir, c'est celui qui consiste à découvrir la cause principale et fondamentale des déficits. Il est évident qu'elle réside dans la trop grande disproportion du nombre de milles par rapport au trafic quelle que puisse être l'amélioration de la situation réduite à sa plus simple expression, par suite de certaines économies réalisées dans l'exploitation et la coordination des différentes unités comprises dans ce réseau. On ne saurait répondre à la nécessité d'augmenter le trafic qu'en augmentant la population et en exploitant sur une plus grande échelle les ressources dont la nature nous a généreusement dotés. Comme il est impossible d'atteindre bientôt ce but autrement qu'en attirant ici des colons et du capital, conscients de cette condition mes différents fonctionnaires et moi-même n'avons cessé de travailler à en attirer. On ne saurait avoir confiance en ceux qui manquent de foi en eux-mêmes. L'inspection que j'ai faite du Dominion me donne en ses destinés ultimes une confiance absolue sans laquelle il serait impossible d'avoir foi au succès définitif des lignes nationales.

Nous nous occupons donc de développer ce vaste pays dont la population est maintenant trop clair-semée, et d'y attirer des immigrants pour nous aider dans cette tâche. Mais que voyons-nous? Certaines régions sont à perdre la population même que nous sommes si désireux d'augmenter. Pourquoi se dépeuplent-elles? Surtout parce qu'elles manquent de moyens de communication par chemins de fer, ce qui est particulièrement vrai quant aux prairies, et l'on se demande naturellement si le colon qui a eu le courage de démontrer son habileté à tirer des produits du sol ne vaut pas beaucoup mieux que l'immigrant qui n'a pas encore été mis à l'épreuve. Il ne faudrait pas exposer les immigrants à venir en contact avec ceux qui quittent le pays dans un état de découragement. Il est donc nécessaire de construire des lignes d'embranchement non seulement pour développer le Canada et assurer à l'immigrant des moyens de communication suffisants, mais aussi pour retenir cette partie de notre population qui a eu le courage de s'établir sur des terres.

Il n'est pas probable que si l'on abandonne le programme actuel de construction de lignes d'embranchement, le réseau national puisse en souffrir beaucoup, au point de vue financier, d'ici à quatre ou cinq ans; mais il est certain qu'à l'expiration de ce terme le réseau se trouvera dépourvu de tout autre moyen de développement suffisant; d'autres compagnies de transport se seront emparées de territoires stratégiques et le réseau périra d'inanition. On ne saurait travailler avec plus d'efficacité à assurer la ruine du réseau national qu'en refusant de mettre à exécution et de maintenir un programme de lignes d'embranchement. Aucun chemin de fer ne saurait toujours rester dans la même situation, il faut qu'il obtienne le plus grand succès possible, et il ne le peut qu'en répondant pleinement aux exigences du transport, ce qui est surtout important dans un pays qui se développe rapidement.

Je tiens particulièrement à faire entendre que ces demandes sont inspirées non seulement par l'état de choses actuel mais par la nécessité de répondre à l'augmentation de trafic que la colonisation du pays va probablement déterminer à l'avenir.

J'approuve donc le programme qu'on vous a soumis comme représentant, après mûr examen de tous les faits et de tous les facteurs, ce minimum qui est essentiel aux besoins des localités desservies par le réseau national, et essentiels à l'avenir du réseau lui-même.

Bien à vous,

H. W. Thornton,
Président.

Sunnybrae, 67 milles—	Coût
Travaux projetés en 1924, nil..	
Travaux projetés en 1925, 67 milles, régalage.	$2,300,000
Travaux projetés en 1926, 67 milles, pose des rails..	1,200,000
	$3,500,000

En 1924, on n'a pas l'intention de faire exécuter aucun travail: on se contentera d'examiner le tracé; en 1925 toutefois, on projette de faire le régalage sur un parcours de 67 milles, c'est-à-dire de Sunnybrae à Guysborough au coût de $2,300,000; en 1926, on posera les rails et parachèvera la ligne jusqu'à Guysborough au coût de $1,200,000 durant ce dernier exercice.

Cette ligne est destinée à ouvrir le territoire local à l'industrie forestière, à assurer de meilleurs moyens de transport pour les produits agricoles ainsi qu'une communication directe à Guysborough pour le transport de son poisson et d'autres produits de ce genre. Sur le parcours d'une partie de la route l'agriculture est très développée et il existe de grandes forêts de bois franc dont le chemin de fer va rendre l'exploitation possible.

En faisant les études préparatoires à l'établissement de cette artère on voulait obtenir une ligne à pentes douces afin d'en faire la ligne mère. Le résultat de ces travaux fit voir qu'il en coûterait fort cher pour établir une ligne de ce genre, et comme la ligne mère actuelle ne pouvait être abandonnée et qu'il fallait en continuer l'exploitation on ne put démontrer que la construction d'une ligne aussi coûteuse fût justifiable. On se propose maintenant de construire une ligne pour développer le territoire local, et de la construire d'après les données les plus économiques, mais sans renoncer à en faire une autre ligne mère à l'avenir, s'il y a lieu. Par conséquent, les pentes en seront tout d'abord plus raides, mais elle sera de telle sorte qu'il soit possible, à l'occasion d'en adoucir les rampes.

On a estimé que, pour l'alimentation de cette ligne, on pouvait compter sur 250 millions de pieds de bois franc, sur 200 millions de pieds de bois mou, sur certaines quantités de minerai d'or et de fer qui n'a pas encore été extrait probablement parce qu'il n'existait pas de moyens de transport.

Ce qui justifie la construction de cette ligne, c'est qu'elle va desservir une région qui a depuis longtemps besoin de communication par chemin de fer pour pouvoir se développer vraiment, et qu'elle va mettre la ville de Guysborough en communication directe par chemin de fer avec le réseau national.

Lockeport—4 milles—	Coût
Travaux projetés pour 1925, 4 milles régalage, 4, posage des rails..	$161,000

L'on se propose de compléter en 1925 le régalage et la pose des rails sur ce tronçon de garage de 4 milles de longueur et reliant Lockeport-Station à la ville de Lockeport. Celle-ci étant à quatre milles de Lockeport-Station, elle ne jouit d'aucune communication directe par voie ferrée. La construction de ce tronçon de garage est projetée dans le but de remédier à cet état de choses.

HEURES DE TRAVAIL DU SERVICE ADMINISTRATIF

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. Durant l'année 1922 ou subséquemment, le gouvernement a-t-il reçu de la Commission du Service civil une recommandation ou une règle à l'effet que la fermeture des bureaux du service civil à 4 heures ne devrait s'appliquer que durant les mois de juillet et d'août?
2. A quelle date cette recommandation ou cette règle a-t-elle été faite?
3. Le gouvernement a-t-il approuvé cette recommandation ou règle requise par la loi du service civil?
4. A quelle date a été adopté l'arrêté ministériel approuvant cette recommandation ou règle et la rendant exécutoire?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Oui.
2. Décembre 1922.
3. Oui.
4. 10 décembre 1923.

TARIF DES DOUANES ET PREFERENCE BRITANNIQUE

DEMANDE DE DOCUMENTS

L'honorable M. DAVID propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production des mémoires et des requêtes que l'Association des manufacturiers a adressés au sujet du tarif et de la préférence accordée aux produits anglais.

Il dit: Vu les commentaires des journaux au sujet de ma demande de documents, je désirais prendre part au débat sur l'adresse, et je me suis même levé deux fois dans cette intention, mais trop tard. J'appuierai donc de quelques brèves remarques ma proposition. Depuis soixante ans, j'ai été un avocat sincère de la protection des industries au Canada, et souvent à mon propre détriment, j'ai exhorté avec une ardeur d'apôtre, tous les gouvernements à accepter mes vues. La lecture du discours du Trône, au début de la présente session, m'a laissé quelque peu perplexe. J'ai commencé à prêcher le système de la protection en 1871, alors que le recensement du Canada venait de nous démontrer que de 200,000 à 300,000 de nos habitants avaient quitté le pays pour aller travailler dans les fabriques des Etats-Unis. J'ai pensé alors que le seul moyen de garder nos gens chez nous était d'établir des industries au Canada, et nous ne pouvions atteindre ce but sans protéger ces industries. Quand je commençai, il y a 60 ans, à prêcher cette doctrine, les chefs des deux partis politiques étaient opposés à la protection; ils étaient tous deux plus ou moins partisans du libre-échange, et je ne pouvais naturellement partager leurs opinions.

A l'avènement du gouvernement Mackenzie, en 1875, je dirigeais un journal fondé surtout dans le but d'amener le gouvernement à établir un tarif de protection pour les industries. Malheureusement, après avoir étudié les éléments qui composaient son parti, M. Mackenzie en vint à la conclusion qu'il ne pouvait donner ce qu'il désirait, et que tout ce qu'il pouvait accorder était une augmentation de deux et demi pour cent dans la protection tarifaire. Dépourvu de l'aide nécessaire du gouvernement, je me vis contraint d'abandonner la publication de mon journal.

Deux ou trois mois avant les fameuses élections du 17 septembre 1878, j'avais pris l'habitude de jouer au palet avec M. Mackenzie à l'endroit même où sa statue a depuis été érigée. Tout en jouant, nous devisions naturellement sur les affaires du pays. Or, un jour, il me dit:

"Eh bien! M. David, nous aurons les élections dans le mois de septembre ou d'octobre, qu'en pensez-vous?" Je répondis: "Voulez-vous, M. Mackenzie, que je vous dise franchement ce

que j'en pense?" Il me l'affirma, et je lui dis alors: "Vous allez à la déroute, si vous ne nous donnez pas un tarif protecteur. Si vous vous présentez devant le peuple en ce temps de crise, sans déclarer que vous apportez un remède à la situation, et que les conservateurs promettent d'améliorer notre condition financière, vous serez défait." Il me demanda alors les raisons de mon assertion. Je lui répondis que je préférerais les mettre par écrit et que je les lui ferais parvenir le lendemain. C'est ce que je fis. Dans une longue lettre je lui donnai toutes les raisons qui me faisaient croire à sa défaite; et, après en avoir pris connaissance, au cours d'une partie de palet, il me dit: "Votre lettre n'est pas encourageante, et votre prédiction m'alarme réellement; mais que puis-je faire? Tous mes gens, les députés d'Ontario, me disent que je dois me présenter à l'électorat sans toucher au tarif. "Oh! bien, M. Mackenzie, vous m'avez demandé mon opinion, et je vous l'ai exprimée franchement, mais je ne prétends pas vous indiquer ce que vous avez à faire maintenant." Nous connaissons tous le résultat: la défaite du gouvernement, l'arrivée au pouvoir du parti conservateur.

Mon associé professionnel à cette époque, était M. Mousseau, qui devint plus tard premier ministre de la province de Québec. Il me dit un jour: "Sais-tu, David, que nous avons au moins contraint sir John Macdonald à nous donner la protection?" En effet, comme je l'ai dit tout à l'heure, les chefs des deux partis étaient alors opposés à la protection, mais sir John Macdonald, qui savait gagner les élections, crut que le meilleur moyen à prendre était de se présenter au peuple avec un programme de protection tarifaire, et il remporta la victoire.

Je félicitai le gouvernement, mais mes amis libéraux ne virent pas d'un bon œil mes félicitations au parti conservateur. Je ne pouvais faire autrement, car le parti conservateur avait tenu ses promesses. Les cultivateurs, sur l'appui desquels les libéraux comptaient, comme d'autres comptent aujourd'hui, se rallièrent facilement à l'opinion que les industries sont aussi nécessaires à la classe agricole qu'aux autres classes de la population, et ils votèrent pour le parti conservateur. C'est de l'expérience que l'on tire les meilleures leçons, et mes amis qui mettent aujourd'hui leur espoir dans le parti agraire devraient se rappeler ce qui s'est passé dans ce temps-là.

Je ne regrette pas mon attitude d'alors, car c'est sans doute au tarif protecteur de 1878 que l'on doit l'établissement de nos industries qui ont fourni du travail à des milliers d'ouvriers, créé des débouchés aux produits agricoles et fait naître la prospérité dans toutes les branches du commerce. Ce fait est tellement reconnu qu'en 1896, quand le parti libéral, dirigé par M. Laurier, parvint au pouvoir, on mit de côté les opinions de certains chefs libéraux plus ou moins libre-échangistes, pour garder, dans l'intérêt du parti et du pays, le tarif voté par les conservateurs en 1878. Peut-être mes remarques sont-elles un peu trop personnelles, mais je me souviens qu'un jour, mon grand et noble ami Laurier me disait: "David, que penses-tu de la question du tarif?"—"Mon cher Laurier, lui dis-je, il n'y a qu'une question qui me ferait voter contre toi. Ce me serait bien pénible, mais je le ferais, si sur la question du tarif, tu présentais un programme de libre-échange." Il me répondit: "Je sais que pour être logique, tu voterais contre moi".

Si je prends la liberté de rappeler ces incidents, c'est pour exprimer les opinions que j'ai toujours professées et que je professerai jusqu'à la fin de mes jours, et pour expliquer l'attitude que j'entends prendre sur cette question, si elle est soumise au vote du Sénat, durant la présente session. Personne ne sera surpris. J'ai toujours favorisé le système de protection et je l'appuie maintenant plus que jamais quand j'étudie ce qui se passe dans les autres pays du monde, surtout aux Etats-Unis, et la conduite que l'on tient, en Angleterre, à l'égard du tarif préférentiel. Je sens que plus que jamais, nous avons besoin de protéger nos industries, au moins dans toute la mesure que nécessite la sauvegarde de nos débouchés. On a dit parfois que la protection augmente le coût de la vie; l'expérience a cependant démontré que ce n'est pas toujours le cas, et qu'après un certain temps, la concurrence contraignait les fabricants à réduire le prix de leurs produits. Mais supposons pour un moment que la protection augmente le coût de la vie. N'est-il pas mieux que nos ouvriers et même toute notre population paient un peu plus cher ce dont ils ont besoin que de ne pas avoir d'argent pour s'acheter quoi que ce soit?

L'honorable M. CASGRAIN: Cette remarque est bien juste.

L'honorable M. DAVID: On a dit que le gouvernement avait perdu de son prestige parce qu'il n'avait pas rempli ses promesses. N'est-ce pas plutôt de crainte qu'il tienne des promesses irréfléchies, de crainte qu'il réduise le tarif et augmente la préférence, qu'on voit nos fabricants ne pas augmenter leurs industries et refuser d'y engager leurs capitaux? De tous côtés, dans le pays, l'on dit qu'il faut augmenter notre population et que le gouvernement ne peut jamais trop faire pour amener chez nous des immigrants.

Mais puisque nos propres citoyens quittent le Canada pour aller chercher du travail aux Etats-Unis, pensez-vous que ces immigrants ne feront pas de même, et n'iront pas chercher de l'emploi chez nos voisins?

Il a été démontré clairement, et par quelques fermiers eux-mêmes qui ont été assez francs pour l'admettre, que les manufactures sont nécessaires au progrès de la classe agricole. Des villes, petites ou grandes, qui doivent leur existence ou leur progrès aux manufactures, présentent le meilleur marché pour les produits de la ferme et du jardin. C'est surtout de l'Ouest, ce grand Ouest qui nous donne tant de mal, que nous viennent les plaintes contre la protection tarifaire. Ce qui nous vient de ces provinces si grandes et si éclairées n'est pas toujours bon. Elles ne veulent de protection que pour leur blé et leurs autres produits. Si le gouvernement s'était rendu à leurs demandes, il aurait obtenu le plus fort prix possible pour les produits agricoles, et, seule, la classe des cultivateurs aurait été protégée et privilégiée dans ce pays; tous, excepté les cultivateurs, auraient dû payer des impôts. Comme ils échappent déjà presque tous à l'impôt sur le revenu, la suppression des droits de douane réduirait à pratiquement rien leur contribution au coût de l'administration publique ou à l'acquittement de notre dette. Ils réclament l'économie et, en même temps, ils exigent des dépenses.

L'honorable M. CASGRAIN: Ils demandent encore la construction du chemin de fer de la baie d'Hudon.

L'honorable M. DAVID: Et ils voudraient diminuer les ressources de paiement que possèdent aujourd'hui Ontario et Québec. Nous devons admettre que la classe agricole a le droit de recevoir toute la protection et tout l'encouragement qu'il nous est possible de lui donner, car elle constitue le principal élément de notre population.

L'honorable M. CASGRAIN: Dont elle est la première assise.

L'honorable M. DAVID: Oui. Elle est la base du progrès du pays. Mais elle doit aussi prendre en considération les besoins des autres classes, et elle doit comprendre que l'industrie est nécessaire à sa prospérité, que sans protection tarifaire, il n'y aurait pas d'industrie, et que, si l'industrie périclite ou disparaît, disparaîtront aussi les moyens de gagner leur subsistance pour des milliers d'artisans qui seront obligés d'aller travailler dans les manufactures des Etats-Unis.

La population étant moindre, achèterait moins, et moindre surtout serait le débouché des produits des cultivateurs qui auraient tout à y perdre par l'adoption d'une telle politique. Le fait est qu'en dépit de la réduction des droits sur les instruments aratoires, tissus de laine et autres articles, le coût de ces articles n'a pas diminué; il a même augmenté. Je répète que les bénéfices apportés aux cultivateurs par cette politique seraient bien minimes comparées aux dommages éprouvés par toutes les autres classes de la population, et tout aussi bien par eux-mêmes.

Considérons maintenant la situation financière de notre pays; comment le gouvernement remplacerait-il les droits de douane qui forment la plus grande partie de nos revenus? On a souvent démontré que non seulement le droit de douane a pour effet d'encourager nos industries nationales, mais qu'il est plus facile à prélever que tout autre impôt, qu'il donne lieu à moins de manœuvres frauduleuses ou à de fausses déclarations, qu'il est un mode pratique de percevoir des revenus et qu'il frappe plus spécialement les classes qui peuvent le payer. Si l'on peut réduire les impôts, de grâce, que l'on diminue les impôts assis sur les ventes et les revenus, qui pèsent si lourdement sur le peuple, et auxquels les riches et les corporations savent en grande partie se dérober. Si le gouvernement décidait de réduire les droits de douane, qui nous sont si utiles, quand ils pourraient réduire les impôts sur les ventes et le revenu qui nous causent tant de dommages, il commettrait une grave erreur. J'espère que le gouvernement ne se laissera pas influencer par les exigences d'une catégorie de citoyens au détriment de toute la population du pays et qu'il n'abandonnera pas sa politique de stabilité industrielle qui a fait tant de bien au pays. Je compte qu'il ne placera pas les libéraux qui pensent comme moi dans l'obligation de choisir entre leur conscience, leur pays, et leur loyauté au parti. J'admets que l'effort tenté pour réconcilier tant d'éléments divers est louable, mais si le gouvernement ne peut se maintenir au pouvoir sans adopter une politique dangereuse pour le pays, qu'il aille à une défaite honorable en déployant ses propres couleurs. Comme conclusion logique, je voterai contre toute réduction de tarif pouvant affecter l'industrie et contre toute augmentation de la préférence. Je favoriserai l'augmentation des droits sur certains produits fabriqués, la réduction de la préférence et l'imposition d'un droit d'exportation sur certains de nos produits naturels.

L'honorable M. CASGRAIN: Sur la pâte de bois.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est une bonne doctrine du torysme.

L'honorable M. DAVID: La protection de toutes nos industries actuelles ou futures, un

droit raisonnable sur l'exportation de nos produits naturels, et une réduction de la préférence donneraient plus de travail à nos ouvriers, augmenteraient notre pouvoir d'achat, donneraient au gouvernement les moyens de réduire les taxes sur les ventes et le revenu, taxes, je le répète, si onéreuses, et par là, amélioreraient la situation économique du Canada et dissiperaient les craintes que nous inspire l'avenir du pays.

Suivons une politique vraiment canadienne et nationale, et comme le font tous les peuples dans les autres pays du monde, et surtout en Angleterre, mettons au premier rang notre cher pays, le Canada, et donnons-lui ce dont il a besoin pour parvenir à sa haute destinée. Je sais que l'expression de mes vues ne sauraient plaire à quelques-uns de mes amis. Ce n'est pas la première fois que cela arrive, ce ne sera peut-être pas la dernière.

L'honorable M. BRADBURY: C'est triste.

L'honorable M. DAVID: Mais ils me pardonneront à moi, un vieillard, si j'essaie à montrer de l'esprit de suite, si je suis avant tout les dictées de ma conscience et de mon jugement, et si j'agis et parle pour obtenir ce que je crois nécessaire à la prospérité et au bonheur de mon pays.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Puis-je inviter mon honorable ami à traverser la Chambre?

L'honorable M. CASGRAIN: Nous ne saurions que faire de vos invitations. Nous avons été les pionniers de la protection. Vous n'en avez pas le monopole.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous devriez tous venir de ce côté.

L'honorable M. BRADBURY: Au moins la moitié d'entre eux seraient obligés de traverser la Chambre.

L'honorable M. DANDURAND: Quelques-autres de mes honorables collègues désirent-ils parler sur cette question?

L'honorable M. CASGRAIN: Oui. L'honorable représentant d'Assiniboïa (l'honorable M. Turriff).

L'honorable M. TURRIFF: Honorables messieurs, je ne croyais pas qu'au cours de ma vie, je serais témoin de ce que je vois, que les libéraux écouteraient un discours comme celui que nous venons d'entendre et qu'aucun d'entre eux ne serait prêt à y répondre.

L'honorable M. DANDURAND: Je me suis levé.

L'honorable M. TURRIFF: J'accepte la parole de mon honorable ami le leader de la Chambre.

L'honorable M. CASGRAIN: Voilà les vrais libéraux.

L'honorable M. TURRIFF: Je n'ai pas l'intention de répondre aux remarques de l'honorable préopinant...

L'honorable M. CASGRAIN: Vous y essaieriez que vous ne seriez pas capable.

L'honorable M. TURRIFF:...cependant, je ne puis laisser passer inaperçues une ou deux observations que tous mes honorables collègues, je crois, savent inexactes et non fondées. Mon honorable ami a dit que les gens de l'Ouest ne veulent de la protection que pour ce qu'ils produisent, et ne veulent aucune autre protection. Qu'il me soit permis de dire à mon honorable ami et à tous les autres membres de cette Chambre que les fermiers de l'Ouest, ont souvent, dans leurs congrès, alors que des centaines étaient présents, demandé qu'il n'y ait pas de droit sur le blé, sur les bestiaux et sur tous leurs autres produits. C'est là la politique de l'Ouest. Mon honorable ami dit que l'Est dut payer pour l'Ouest.

L'honorable M. CASGRAIN: Certainement.

L'honorable M. TURRIFF: Que mon honorable ami apprenne les faits. Prenez la situation des chemins de fer aujourd'hui. Elle n'est guère bonne. Dieu merci! elle s'améliore. Mais quelle est la cause qui les maintient? C'est l'expédition des produits de l'Ouest.

L'honorable M. CASGRAIN: Oh, oh!

L'honorable M. TURRIFF: Mon honorable ami peut rire tant qu'il voudra. Son rôle se borne à rire des opinions qu'il ne partage pas. Je le répète: c'est l'expédition des produits de l'Ouest. Mon honorable ami qui connaît assez bien la question des chemins de fer peut consulter les témoignages donnés au comité des chemins de fer par les autorités du Pacifique-Canadien, et il y trouvera que les mois où la compagnie fait les deux tiers ou les trois quarts de ses profits annuels sont ceux durant lesquels elle transporte le blé de l'Ouest.

L'honorable M. CASGRAIN: Les wagons qui servent au transport du blé sont inoccupés durant neuf mois de l'année.

L'honorable M. TURRIFF: C'est un fait reconnu que le tonnage des articles transportés à l'ouest de Fort-William est plus considérable que celui des chargements à l'est de Fort-William. C'est un fait qu'il suffit de mentionner. Et, cependant, mon honorable ami répétera que l'Est a payé pour l'Ouest.

L'honorable préopinant (l'honorable M. David) a dit aussi que le marché local était le débouché des produits agricoles au Canada.

Je voudrais savoir quelle proportion du blé produit dans l'Ouest est consommée par toute la population—fermiers et autres—du Canada. Tous les habitants—hommes, femmes et enfants—qui vivent entre l'océan Pacifique et l'océan Atlantique ne peuvent consommer plus que 50,000,000 de boisseaux de blé par année.

L'année dernière, nous en avons récolté 400,000,000 de boisseaux; où allons-nous trouver un débouché pour ce blé? Vous ne pouvez le vendre au Canada. Chacun sait qu'il nous faut l'exporter, l'expédier hors du Canada, et mes honorables collègues savent aussi que celui qui prétend que le marché domestique est le débouché des produits agricoles du Canada est un arriéré.

L'honorable M. DAVID: L'honorable sénateur me permettra de lui dire que je ne me suis peut-être pas exprimé très clairement. Lorsque j'ai parlé de conserver nos marchés, il n'était pas question du blé en particulier, mais de tous nos produits manufacturés.

L'honorable M. TURRIFF: Supposons-le (et je ne veux pas en douter). Si notre blé ne trouve pas un marché parmi les manufacturiers et le peuple canadien en général, qu'allons-nous faire? Abandonnerons-nous cette culture? Et si nous l'abondonnons, comment nous procurerons-nous les produits manufacturés?

Mon honorable ami a parlé de son âge avancé. Je suis passablement vieux moi-même, mais je me souviens des élections de 1878 dont il parle. J'y ai pris une part active ainsi qu'aux élections précédentes. Je me souviens également que peu de temps après l'élection de 1878, lorsque le tarif de protection a été mis en vigueur, nos amis, les manufacturiers canadiens demandaient à grands cris le tarif américain. "Donnez-nous le tarif américain jusqu'à ce que nous soyons solidement établis et nous serons, ensuite, en mesure de faire concurrence au monde entier". C'était l'idée de sir John Macdonald et il ne s'en est jamais départi. Son intention n'était pas d'établir un haut tarif permanent; mais de fournir aux industries naissantes, le moyen de s'établir solidement; après quoi la concurrence amènerait la baisse des prix. Il y a quinze ans ou plus, ces industries avaient déjà une longue existence et cependant elles demandaient et demandent encore, chaque année, une augmentation du tarif. Si le tarif élevé fait la prospérité d'un pays, Dieu sait que le Canada devrait être prospère aujourd'hui, car nous avons eu, sous les gouvernements conservateurs et sous le gouvernement libéral actuel, toute la protection que l'on peut désirer, et cependant on en demande encore davantage et on dit que le pays court à la ruine.

L'honorable M. BRADBURY: N'avez-vous pas eu le tarif de haute protection, non seulement sous le gouvernement actuel mais aussi sous le gouvernement Laurier depuis 1896?

L'honorable M. TURRIFF: C'est justement ce que je viens de dire; et malgré ce haut tarif, les honorables messieurs disent que le pays court à la ruine.

L'honorable M. McMEANS: Proposeriez-vous de diminuer la protection?

L'honorable M. TURRIFF: Si les manufactures ferment actuellement leurs portes, est-ce en doublant la protection que vous les rouvrirez? Je vous disais tout à l'heure que les manufacturiers demandaient à hauts cris de leur donner le tarif en vigueur aux Etats-Unis. Aujourd'hui, le fabricant d'instruments aratoires peut envoyer sa marchandise de l'autre côté des lignes sans payer de douane.

Prenez par exemple les manufactures de bottines et chaussures au Canada: Mes honorables amis de la province de Québec sont au courant de cette industrie, dont leur province est le centre. Ils savent que ces manufactures peuvent expédier aux Etats-Unis tous leurs produits sans avoir un sou de douane à payer. C'est un fait, et il suffit de lire le tarif pour s'en convaincre.

L'honorable M. McMEANS: Depuis combien de temps cet état de chose existe-t-il?

L'honorable M. TURRIF: Depuis quatre ou cinq ans.

L'honorable M. McMEANS: Je n'en avais pas encore entendu parler.

L'honorable M. TURRIF: Je suis heureux de pouvoir renseigner mon honorable ami sur ce point et je puis lui affirmer que cette déclaration est exacte.

L'honorable M. McMEANS: Je suis heureux de savoir cela.

L'honorable M. TURRIF: Vous voyez donc que les manufacturiers n'ont pas raison de se plaindre.

Je puis dire à l'honorable préopinant (l'honorable M. David) que si le tarif n'est pas diminué d'une manière sensible, le gouvernement perdra le pouvoir; ce qui probablement, fera plaisir à mon honorable collègue qui, je crois, devrait changer de côté dans cette Chambre, comme le lui suggérait le leader de l'opposition.

L'honorable M. DAVID: Voudriez-vous que je suive votre exemple?

L'honorable M. TURRIFF: Si c'était à recommencer, si une grande partie du Canada refusait de prendre la défense du pays et de

l'Empire britannique, j'agirais encore comme je l'ai déjà fait, et ce, loyalement et avec plaisir, ne vous y trompez pas. Je ne suis pas endurci au point de sacrifier mon pays pour plaire à un parti. Mon honorable ami dit qu'il abandonnerait son parti pour une question de tarif. Je ne crois pas que j'irais jusque-là mais lorsqu'il s'agit de l'existence de l'Empire britannique, ce n'est pas un parti ou une douzaine de partis qui me ferait faire ce que je crois être contre les intérêts du Canada ou de l'Empire, au point de vue national.

L'honorable M. DAVID: Vous admettez donc qu'il y a des circonstances où un homme peut différer d'opinion avec son parti?

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami veut-il me permettre de lui poser une question? Sait-il que la préférence accordée à l'Angleterre a été augmentée en ce qui concerne la chaussure et ne considère-t-il pas cela comme une diminution du tarif?

L'honorable M. TURRIF: Oui, je le sais, et je sais également que 2½ pour cent des bottines et chaussures vendues au Canada, ont été importées, et que pour cette raison les manufacturiers canadiens ont jeté les hauts cris et ont dit qu'on les ruinait.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami dit-il que ce 2½ pour cent est la proportion importée aujourd'hui d'Angleterre?

L'honorable M. TURRIFF: Cette proportion s'applique à la dernière année pour laquelle nous avons les chiffres.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami sait-il que l'industrie de la chaussure dans la province de Québec souffre sérieusement de cette importation?

L'honorable M. TURRIFF: Je sais qu'elle perd 2½ pour cent des ventes dans la chaussure.

L'honorable M. CASGRAIN: Non seulement dans la chaussure mais dans les peaux et les cuirs.

L'honorable M. BEAUBIEN: Ainsi, mon honorable ami déclare que c'est la proportion importée d'Angleterre?

L'honorable M. TURRIFF: D'après les derniers rapports reçus.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je parle du présent. L'honorable sénateur ne connaît pas la quantité importée actuellement?

L'honorable M. TURRIFF: Je ne puis vous dire ce qui a été importé la semaine dernière, mais je puis vous donner les chiffres fournis par le gouvernement en ce qui concerne l'année dernière. J'étais dans l'autre Chambre et j'ai entendu la déclaration qui a été faite il y a une dizaine de jours. Si mon honorable ami désire accuser le gouvernement de donner des chiffres erronés et de fausses déclarations, je n'ai rien à ajouter.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami parle de l'année dernière. Il ne sait pas que la quantité de bottines et chaussures importée d'Angleterre a augmenté considérablement depuis l'année dernière et qu'elle augmente encore actuellement.

L'honorable M. TURRIFF: Mon honorable ami est libre de faire sa propre déclaration. Il peut probablement se procurer les chiffres se rapportant à l'année courante, mais quant à moi, je ne puis donner que ceux qui figurent au dernier rapport fourni par le gouvernement et je ne crois pas que mon honorable ami puisse faire davantage.

En tout cas, les manufacturiers prennent toujours la même attitude. Dès qu'il y a concurrence et qu'une faible proportion de marchandises arrivent du dehors, ils sont en armes et menacent de fermer leurs portes si on ne leur accorde pas une plus grande protection, et si le gouvernement prête l'oreille aux demandes des protectionnistes du parti libéral, il aura ce qu'il mérite, lorsqu'il se présentera devant le peuple.

L'honorable M. CASGRAIN: Je ne veux pas interrompre l'honorable sénateur, mais je crois que l'on devrait dissiper l'illusion qu'il se fait. Les représentants officiels qui se présentèrent devant le comité des Chemins de fer au Sénat à l'avant-dernière session, et qui ont rendu témoignage sous serment, ont dit que les recettes par mille sur le Pacifique-Canadien (le chemin de fer le plus ancien et le mieux établi dans les trois provinces de l'Ouest), se chiffraient à $8,000 à l'ouest du lac Supérieur et à $11,000 à l'est. Je défie qui que ce soit de contredire cette déclaration. Pouvez-vous administrer plus facilement les chemins de fer lorsqu'ils rapportent moins? Qui peut prouver à cette honorable Chambre que l'on peut administrer les chemins de fer à meilleur marché dans l'Ouest que dans l'Est? Dans le comté de Terrebonne, la compagnie du Pacifique-Canadien paye la main-d'œuvre ordinaire $2.50 par jour. Peut-elle en faire autant dans le Nord-Ouest? Le transport du grain est ce qui rapporte le moins aux chemins de fer et ce n'est qu'une faible proportion de leur trafic. Toutefois, pour obtenir ce maigre résultat, il leur faut garder un grand nombre de wagons disponibles dès le mois de mai, les envoyer de l'est à l'ouest afin de les avoir prêts vers le mois d'août ou septembre pour transporter la récolte. Le peuple canadien paye l'intérêt sur ces wagons pendant tout le temps qu'ils ne sont pas employés. Il faut qu'un nombre immense de wagons soient

prêts à un certain moment afin de pouvoir transporter le blé à la tête des lacs pour que l'on puisse profiter du transport à bon marché par eau. Comment voulez-vous que l'on puisse retirer l'intérêt sur le prix de revient de ces wagons qui ne sont pas utilisés plus de trois mois par année? De plus pendant cette courte saison, il faut les renvoyer dans l'ouest à vide afin de transporter les marchandises que l'on dirige vers l'est.

L'honorable M. McMEANS: Non, messieurs, je ne veux pas faire de déclaration ce soir sur le tarif de protection ou le libre-échange. Je désire simplement féliciter l'honorable sénateur qui a présenté cette motion, (l'honorable M. David) sur l'attitude qu'il a prise. Je respecte beaucoup son opinion, et je le félicite de s'être montré si logique dans son atitude sur cette question.

Mais il y a un point que je n'approuve pas du tout; je veux parler des remarques faites au sujet de l'Ouest. Quuelques messieurs de l Est, particulièrement, de la grande ville de Montréal, ont une tendance à se moquer de l'Ouest.

L'honorable M. BEAUBIEN: Nous ne nous moquons pas de l'Ouest.

L'honorable M. McMEANS: On dit entre autres choses, que nous avons été élevés au biberon.

L'honorable M. CASGRAIN: Si vous ne l'aviez pas été, vous n'existeriez pas.

L'honorable M. McMEANS: Je constate avec plaisir que l'honorable sénateur avoue enfin les faits. Je crois qu'il est temps que ce jeu-là cesse. Je désire affirmer que l'Ouest est parfaitement capable de voir lui-même à ses affaires. Etudiez la position et l'importance des provinces de l'Ouest et vous admettrez peut-être que l'avenir du Canada dépend d'elles. L'Ouest a remboursé bien des fois ce que l'on a payé pour lui. Aujourd'hui, les trois provinces de l'Ouest demandent au pays de leur rendre le contrôle de leurs ressources naturelles, contrôle qui lui a été enlevé par le gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: Par contrat.

L'honorable M. McMEANS: Peu importe. Il est étrange d'entendre les honorables messieurs se moquer de l'Ouest qui défend ses droits.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous avons acheté ces droits.

L'honorable M. McMEANS: Par qui l'Ouest a-t-il été établi? Par ses habitants qui ont payé plusieurs fois le prix de cet établissement; et je ne me lève pour protester vigoureusement contre les déclarations faites par l'autre côté de la Chambre contre les grandes provinces de l'Ouest.

Les honorables messieurs font grand bruit au sujet des manufacturiers. Où en seraient-ils s'ils n'avaient pas l'Ouest? A qui doivent-ils leur existence depuis une dizaine d'années. Que seraient-ils devenus avec leur tarif de protection, si nous leur avions tourné le dos?

L'honorable sénateur de la droite, (l'honorable M. Casgrain) est toujours très prolifique quand il puise à la statistique sur les chemins de fer. Bien que je ne veuille pas l'accuser de nous donner de faux renseignements, je crois que parfois les chiffres qu'il cite ne sont pas aussi exacts qu'ils paraissent l'être. Il est avéré, par exemple, qu'il n'y a pas dans l'Ouest un seul embranchement des Chemins de fer Nationaux qui ne rencontre pas ses frais d'exploitation. Je puis vous citer les embranchements dont je veux parler. . .

L'honorable M. CASGRAIN: Qui a fait cette déclaration?

L'honorable M. McMEANS: C'est un fait connu de tout le monde.

L'honorable M. CASGRAIN: Sauf du gouvernement. On dit que les livres ne sont pas tenus de manière à permettre de juger.

L'honorable M. McMEANS: Je crois que l'honorable monsieur a fait une déclaration séparant l'Est de l'Ouest. S'il entend par l'Ouest, toute cette partie du pays, ouest de Fort-William, et omettant la partie nord du lac Supérieur, considère le reste du pays comme formant l'Est, ce n'est pas trop mal. Mais pourquoi parler ainsi? Si les honorables sénateurs représentant le Canada, entretiennent de telles idées, permettez-moi de dire que ce n'est pas le moyen de développer le pays et de former un Canada uni. L'espoir du pays est dans l'Ouest, et pour ma part, tant que j'occuperai un siège dans cette Chambre, je demanderai à ces honorables messieurs de s'abstenir de faire des remarques portant atteinte à la réputation des provinces de l'Ouest.

L'honoare M. WATSON: Venez vous asseoir de notre côté.

L'honorable C. P. BEAUBIEN: Pour ma part, je n'ai pas compris que la discussion tende à diviser l'Est et l'Ouest et je ne vois pas pourquoi, chaque fois qu'il est question d'agriculture, certains honorables messieurs prennent une attitude qui semble faire croire que cette industrie est le monopole de l'Ouest.

Mon honorable ami de la droite, (l'honorable M. Turriff) dit que le cultivateur a besoin d'une plus forte protection. Il semble croire que l'Ouest est la seule partie du pays où il

y ait des cultivateurs et que le blé pour exportation, est l'unique produit de la terre. Voilà la cause de la présente discussion qui n'aurait jamais dû avoir lieu. Mon honorable ami (l'honorable M. McMeans), devrait comprendre que nous avons également dans les vieilles provinces des cultivateurs ayant droit à notre sollicitude. Quelques-uns d'entre eux récoltent aussi du blé et plusieurs autres choses.

L'honorable M. McMEANS: Avez-vous jamais entendu quelqu'un de l'Ouest médire d'eux?

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui, et voici comment: Le cultivateur qui ne produit pas de blé est complètement ignoré. L'industrie agricole produit peut-être $500,000,000 ou $600,000,000 de blé par an, sur une production totale de $2,000,000,000, et plus; et la majorité des cultivateurs de l'Est veulent la protection.

Je voudrais que mon honorable ami aille dire aux fermiers de ma province, qu'il se propose de demander la diminution du tarif et qu'il en résultera (comme ils le prévoient déjà) que leurs propres fils, dont un grand nombre sont allés dans les villes et travaillent dans les manufactures, seront contraints de passer aux Etats-Unis pour y chercher de l'ouvrage. Et tout cela, parce que nous avons un gouvernement sans énergie, qui tremble lorsqu'il entend des voix de l'Ouest, telle la voix de mon honorable ami, l'unique représentant du troisième parti dans cette Chambre, un gouvernement qui diminue la protection en augmentant la préférence ou qui coupe l'herbe sous le pied à ceux qui ont déjà de la difficulté à se défendre contre la concurrence. Le cultivateur de l'Ouest doit comprendre avant tout qu'il a un associé dans l'Est. Je sais qu'actuellement, le fermier de l'Ouest n'a pas de marché local. Mais mon honorable ami doit comprendre que le cultivateur de l'Est dépend sur son marché local parce qu'il ne peut pas exporter ses produits. La culture mixte ne produit pas pour l'exportation tandis que le blé trouve toujours un marché à l'étranger.

Personnellement, je regrette qu'un débat sur la protection se heurte à une discussion entre l'Est et l'Ouest. Il ne devrait pas en être ainsi. Nous devrions considérer la question de protection ou tout autre question politique avec des vues larges et n'ayant à cœur que les intérêts du pays en général. C'est le point de vue auquel je me place, et je ne crois pas que mon honorable ami ait le droit de dire qu'il parle au nom des fermiers du pays.

L'honorable M. TURRIFF: Puis-je poser une question à mon honorable ami?

L'honorable M. BEAUBIEN: Certainement.

L'honorable M. TURRIFF: Si je comprends bien l'idée de mon honorable ami, ce serait rendre justice aux cultivateurs de l'Ouest et jusqu'à un certain point, à ceux de l'Est également, que d'abolir toute protection sur ce qu'ils produisent eux-mêmes et accorder 20, 25, 30 ou 35 pour cent de protection aux manufacturiers qui récolteraient tous les bénéfices du tarif tandis que les fermiers en supporteraient les frais.

L'honorable M. BEAUBIEN: Si c'est une question que me pose mon honorable ami, je dois lui répondre que j'ai clairement compris tout à l'heure qu'il disait que le fermier de l'Ouest ne voulait pas de protection.

L'honorable M. TURRIFF: Non, il n'en veut pas; vous ne pouvez pas le protéger.

L'honorable M. WATSON: Vous ne pouvez pas protéger le cultivateur.

L'honorable M. BEAUBIEN: Il veut avoir libre accès aux marchés du monde pour acheter et vendre ses marchandises.

L'honorable M. TURRIFF. Non pas pour ses achats. Vous ne trouverez pas un seul cultivateur en vue, appuyant la question du libre-échange. Dire que le parti progressiste veut le libre-échange, n'est qu'un coup monté contre les cultivateurs, par l'honorable sénateur qui a parlé avant moi et par ceux qui partagent ses idées. Les agriculteurs ne demandent pas le libre-échange, mais une protection modérée et vous ne trouverez pas un seul de leurs leaders qui pense autrement. Vous devriez essayer au moins d'être juste dans la discussion de cette question. Ils veulent une protection modérée et ils consentent à payer un peut plus pour ce dont ils ont besoin parce qu'ils reconnaissent que l'on a besoin du tarif pour augmenter le revenu.

Mes honorables amis et plus particulièrement ceux de Montréal, veulent un tarif très élevé; de sorte que, non seulement les cultivateurs, mais la classe ouvrière et les consommateurs (et nous sommes tous consommateurs), devront payer pour les articles dont ils ont besoin un prix beaucoup plus élevé que si le tarif est modéré.

Si le gouvernement augmente la préférence avec l'Angleterre ou diminue le tarif en ce qui concerne les articles de première nécessité, il fera un bon mouvement dans l'intérêt du peuple canadien. Si les manufacturiers de ce pays, qui ont l'avantage de se procurer la force électrique à bon marché, et une main-d'œuvre de premier ordre, ne peuvent pas réussir avec un tarif de 15 à 20 pour cent, au lieu de 30 ou 35 pour cent, je dis qu'ils devraient abandonner le commerce et se livrer à d'autres occupations qui leur permettront de vivre sans vo-

ler une autre classe de la société. Mais en admettant même que le tarif soit diminué de moitié sur toute la ligne, je ne crois pas qu'une seule institution fermerait ses portes.

Au contraire ce serait une ère de prospérité pour tout le monde et les manufacturiers canadiens obtiendraient parmi les cultivateurs prospères, le meilleur marché qu'ils puissent désirer.

L'honorable G. D. ROBERTSON: La question soulevée par l'honorable représentant des Mille Iles (l'honorable M. David) est d'une telle importance, qu'elle demande et mérite toute notre sérieuse attention. L'honorable sénateur en raison de sa longue expérience et de ses idées mûries avec soin voit le danger réel qui menace actuellement notre jeune nation en raison des tendances du gouvernement actuel et de sa politique.

L'honorable M. TURRIFF: Politique que vous avez appuyée vous-même autrefois.

L'honorable M. ROBERTSON: Que mon honorable ami me prête un moment d'attention. Il pourra prononcer un autre discours lorsque j'aurai terminé mes remarques, si tel est son désir. Il y a quarante ans, en 1878, notre jeune pays se trouvait dans des conditions semblables à celles qui existent aujourd'hui. Tous nos hommes d'expérience et doués de clairvoyance qui firent alors, sans esprit de parti, une étude sérieuse de la situation, convinrent que pour édifier notre pays, il fallait adopter le système de protection. Il fut en effet adopté et mis en œuvre par tous les gouvernements de toutes les couleurs politiques, qui se sont succédé jusqu'à la grande guerre. Celle-ci a changé la face du monde et l'équilibre international, de sorte qu'il devient nécessaire aujourd'hui de restaurer nos affaires domestiques pour qu'elles s'adaptent aux conditions mondiales. Avant 1914, et même quelques années après, les tarifs de douane étaient établis de façon à permettre au commerce de prospérer et de s'exercer librement; cependant que nos industries et ceux qui s'y étaient engagés—quand je parle des manufacturiers je comprends aussi le million d'employés qui travaillent dans leurs fabriques,—étaient suffisamment protégés pour pouvoir continuer leur travail.

Après la guerre, toute la protection que le tarif accordait avant la guerre se trouvait à disparaître complètement dans plusieurs branches d'industrie par suite de la dépréciation monétaire dans un si grand nombre de pays, de l'augmentation des droits tarifaires qu'environ 60 pays décrétèrent contre nous, et du bon marché de la main-d'œuvre dans les pays qui avaient vu l'avilissement de leur cours monétaire, car dans ces derniers pays, ce que le manufacturier payait à ses employés, traduit dans nos devises, représente une somme infiniment petite, comparée à ce que le fabricant canadien avait à débourser pour obtenir le travail. Voilà le problème que confrontent plusieurs de nos industries aujourd'hui: elles ont à lutter contre la concurrence de ces pays où une valeur monétaire dépréciée est reçue pour le travail des artisans.

Nous sommes tous enclins à considérer nos questions publiques de l'angle qui frappe le milieu où nous vivons, la région que nous habitons. Il est vraiment déplorable que certains d'entre nous ne veuillent permettre une divergence d'opinions auxquelles sont attachés fermement d'autres citoyens canadiens qui habitent une autre partie de notre pays. Nous devrions, sans rien sacrifier de notre dignité, exercer la plus grande charité les uns envers les autres. Si quelqu'un parcourt en tous sens notre vaste Dominion, si ses voyages se renouvellent pendant plusieurs années, il étudiera et connaîtra davantage les hommes et les affaires de toutes les parties du pays, ses vues s'élargiront, ses connaissances et ses sympathies s'étendront davantage à toute la population des diverses régions du Canada, que si son expérience était limitée à une seule localité ou à une seule province.

L'est du Canada a dépensé une somme fabuleuse d'argent pour développer l'ouest du pays, qui en retour, a fourni pendant plusieurs années, une vaste proportion de notre richesse nationale, proportion qui s'accroît de plus en plus. Cet échange de produits a été d'une grande utilité pour tout le pays, et il devrait contribuer à resserrer plutôt qu'à désunir les liens de la Confédération. Il est vrai que pour faciliter le transport au plus bas prix possible et en grande quantité des produits de l'ouest du Canada, la partie orientale du pays fut dotée de plusieurs chemins de fer, d'élévateurs et de canaux qu'elle n'eût pas possédés autrement.

Il est vrai que la population de l'ouest du Canada est très faible comparée à celle de l'est; elle consomme néanmoins quelques produits de l'Est. Mais quand le manufacturier de l'Est, le fabricant d'instruments aratoires, par exemple, découvre que la valeur de sa production a baissé de $40,000,000 à $16,000,000 dans une année, et que des associations d'agriculteurs de l'ouest du Canada ont, par un effort général voulu et combiné, refusé d'acheter une simple houe ou une bêche fabriquée au Canada, nous comprenons pourquoi l'antagonisme perce quelquefois. Cet antagonisme est malheureux, mais il existe.

Je désire faire remarquer que les vues exprimées par l'honorable représentant d'Assiniboïa (l'honorable M. Turriff) au sujet du tarif

et de la protection des industries agricoles ne sont pas partagées par tous les agriculteurs de l'ouest du Canada. J'ai eu l'honneur et le privilège d'accompagner l'ancien ministre des finances dans un voyage à travers tout le Canada, recueillant les opinions diverses de tous les citoyens qui désiraient les faire connaître à la commission du tarif. Je me souviens fort bien qu'un jour un des principaux cultivateurs de l'Alberta se présenta devant la commission et s'exprima à peu près en ces termes: "Je sais, messieurs, que les remarques que je vais faire ne recevront pas l'assentiment des cultivateurs de cette région, qui ont aujourd'hui fait exprimer leurs vues par leurs représentants, mais je puis vous assurer que je suis tout à fait opposé à la diminution ou à la suppression du tarif sur les instruments aratoires, et je veux vous dire pourquoi. Je possède deux sections de terrain dans ce que l'on appelle la zone de sécheresse. Depuis deux ans, nous n'avons presque pas eu de pluie, et ma récolte fut bien petite. La tige du blé était si courte que ma faucheuse-lieuse passait au-dessus des épis sans les couper. Pour sauver la récolte, force me fut donc d'acheter deux instruments appelés "écimeuses" (headers). Leur fabrication ne coûte pas beaucoup plus que celle des faucheuses-lieuses, mais à quelles conditions pus-je me les procurer? Il me fallut d'abord les payer d'avance—quand l'acquittement des faucheuses-lieuses peut se faire par petits versements espacés dans une longue période—et il me fallut les payer le double de ce que coûte une faucheuse-lieuse, les écimeuses (headers) n'étant pas fabriquées au Canada."

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur veut-il nous dire ce que sont ces écimeuses?

L'honorable M. ROBERTSON: C'est un instrument pour faucher le grain qui n'a que huit ou dix pouces de hauteur. Il recueille le grain dont la paille est trop courte.

L'honorable M. DAVID: Où achète-t-on ces instruments?

L'honorable M. ROBERTSON: Aux Etats-Unis. Le cultivateur dont je parlais continua: "Je prétends que si l'on mettait en vigueur le projet énoncé et que l'on enlevât entièrement le droit de douane qui frappe actuellement les instruments aratoires, le temps ne serait pas éloigné où le manufacturier des Etats-Unis qui fabrique en grande quantité et par conséquent a l'avantage de produire chaque instrument à un coût très minime, vendrait ses marchandises en Canada, à perte, s'il le fallait, pendant un certain temps, pour ruiner complètement le fabricant canadien, par une concurrence déloyale; alors, mes voisins et moi-même devrons payer pour leurs faucheuses-lieuses, leurs faucheuses et leurs charrues un prix exorbitant comme celui que j'ai payé pour des écimeuses." Je fais cette citation sans me prononcer sur la force de l'argument qu'elle contient, mais je tiens à dire que c'était là l'argument soutenu avec chaleur par ce cultivateur important de l'ouest du Canada.

D'autres aspects de ce sujet de la protection m'intéressent au plus haut degré; c'est d'abord l'immigration, et ensuite, le travail pour des centaines et des milliers, et, pour être exact, par un million d'artisans qui habitent le Canada. Je ferai remarquer franchement à cette Chambre qu'il se passe dans notre pays des choses qui semblent ne pas assez nous préoccuper. J'aimerais à demander à mes honorables collègues s'ils ont vu une industrie américaine s'établir ou une nouvelle fabrique construite au Canada durant ces derniers mois, et même, durant ces deux dernières années? Au contraire, les Américains ferment leurs manufactures au Canada. Nous en avions plus de 600. Mes honorables collègues ont-ils constaté une augmentation de la population industrielle au Canada durant ces dernières années? Non, pendant les derniers douze mois, plus de 200,000 hommes et ceux dont ils étaient les soutiens, furent obligés de plier armes et bagage et de quitter leur sol natal pour aller ailleurs gagner leur subsistance. Le gouvernement aurait fait tout aussi bien de déporter 200,000 de nos bons artisans canadiens que d'agir comme il l'a fait; cependant, il persiste à suivre son programme de réduction du tarif—pourquoi? Ce n'est pas qu'il croit dans cette politique, mais c'est parce qu'il se voit dans l'absolue impossibilité de faire autre chose.

Durant ces deux derniers jours, nous avons vu une délégation considérable envoyée de l'ouest du Canada par ceux qui réclament à grands cris la pratique de l'économie, venir demander un crédit de $50,000,000 environ pour le coût de l'achèvement d'une voie ferrée dont le revenu ne paiera jamais la graisse des roues de ses wagons.

L'honorable M. SCHAFFNER: On a déjà dit cela du Pacifique-Canadien.

L'honorable M. ROBERTSON: Je le dis au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson, et j'ai tout ce qu'il faut pour prouver mon assertion; c'est de consulter le dossier de l'enquête tenue par le ministère des Chemins de fer quand l'honorable M. Cochrane était ministre de ce service. Le gouvernement envoya un navire avec mission d'explorer minutieusement le détroit d'Hudson et d'énoncer dans un rapport

au gouvernement s'il était possible d'y naviguer pendant l'été. Tous ceux qui ont étudié ce projet d'expédier par cette route, aux marchés européens, le blé de l'ouest canadien, se sont vite rendu compte que la navigation du détroit d'Hudson est impraticable.

L'honorable M. WATSON: Le Sénat a fait un rapport sur ce sujet.

L'honorable M. ROBERTSON: Je soutiens de plus l'opinion que si jamais ce chemin de fer de la baie d'Hudson vient à servir à quelque chose, ce sera pour transporter à des broyeurs construits au milieu des houillères de l'Alberta du minerai de fer provenant de l'île Belcher, située dans la baie d'Hudson et contenant des gisements de fer très considérables, et que les convois seront chargés de blé pour le retour.

Les convois seraient ainsi chargés pendant tout le trajet de ou vers Fort Churchill ou Port Nelson, selon le port qui sera choisi, et les produits de l'ouest seraient expédiés à ou aux environs de Moose Factory pour être de là transportés par voie ferrée jusqu'à Québec. Ce trajet serait de 300 milles plus court par voie ferrée et de 400 milles plus long par eau que la voie actuelle des grands lacs. Il se peut qu'un jour la route de la baie d'Hudson soit utilisée de cette façon, mais elle ne servira jamais au trafic d'exportation.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est vrai.

L'honorable M. ROBERTSON: Maintenant, honorables messieurs, arrêtons un instant notre pensée et songeons que depuis douze ou dix-huit mois, il y eut une procession continuelle d'environ 500 hommes par jour de travail quittant leur pays natal et s'en allant vers les Etats-Unis pour y chercher du travail et gagner leur pain.

L'honorable M. HAYDON: Est-ce que vous voulez donner comme argument que si la protection des industries était considérablement augmentée, cet exode des nôtres cesserait?

L'honorable M. ROBERTSON: Je parlerai de ce sujet dans quelques instants, et j'espère pouvoir répondre clairement à la question de mon honorable ami. Il y a certainement un moyen de remédier à la situation, mais ce moyen ne sera jamais trouvé, aussi longtemps que durera cet exode, et que, partant, augmentera pour ceux qui restent le fardeau des impôts. Le recouvrement des forces de nos voisins et la diminution de leurs impôts rendent notre situation encore pire. Plus longtemps se continueront le départ des nôtres et le déclin de nos industries au lieu de leur développement, plus se prolongeront les conditions où nous sommes, et pire deviendra, d'année en année, la situation de nos chemins de fer. Malgré tout cela, on nous présente ou on va nous présenter une proposition que divers intéressés demandent instamment au Parlement d'adopter, pour différentes raisons, et qui entraînerait une dépense d'environ $150,000,000 des fonds publics. Savons-nous combien lourd est le fardeau des impôts que supporte le peuple aujourd'hui? Les obligations municipales, provinciales et fédérales dans ce pays se chiffrent actuellement à environ cinq milliards de dollars.

Quelles sont nos obligations si nous payons 5 p. 100 d'intérêt? Environ $250,000,000 ou $225,000,000 pour les intérêts seulement; c'est une taxe annuelle. Nous pouvons compter aujourd'hui au Canada, environ deux ou trois millions de personnes dont la carrière peut être considérée comme contribuant à la richesse du pays. Je ne parle pas uniquement des salariés. Sur une population de 9,000,000, l'on peut affirmer que moins de 3,000,000 produisent des résultats. Répartissez une charge annuelle de $250,000,000, en intérêts seulement entre 3,000,000 d'individus et vous aurez une idée de ce que cela signifie pour chacun. Il faut absolument, et sans retard, trouver un moyen de remédier à cet état de choses. Depuis deux ans, nous avons au pouvoir un gouvernement qui a promis de pratiquer l'économie et diminuer le coût de la vie; cependant la dette publique a été augmentée de $100,000,000, les extravagances se continuent gaiement et actuellement encore, nous avons la perspective d'une dépense de $150,000,000, suggérée par ceux-là même qui prêchent l'économie. Nous venons de constater dans la province d'Ontario un magnifique exemple de l'économie telle que pratiquée par un parti qui se faisait fort de réduire les dépenses.

Je prétends que pour rétablir l'équilibre international, il est absolument nécessaire d'augmenter immédiatement notre tarif sur tous les articles. Cette augmentation doit être générale. Remettons l'enquête à plus tard. Relevez les tarifs: général, préférentiel et intermédiaire et essayez autant que possible de soustraire cette question du tarif à la politique. Cela ne peut se produire tant que le tarif servira de volant politique. Je soumets à la Chambre l'idée qu'un groupe de trois hommes au plus soit attaché au ministère des Finances; que ces hommes soient choisis parmi les plus habiles et les mieux versés dans les questions concernant l'industrie et la main-d'œuvre, tant au Canada qu'au dehors, et qu'on leur donne des pouvoirs illimités pour faire enquête. Ces hommes recevraient les plaintes et requêtes des manufacturiers et consomma-

teurs et soumettraient des recommandations précises au ministre des Finances, qui, après les avoir étudiées prendrait une détermination finale. Autrement dit, il faudrait établir une commission semblable à celle de nos chemins de fer, du moins en ce qui concerne les enquêtes. Cette commission aurait le pouvoir d'entendre et d'étudier les plaintes et requêtes qui lui seraient soumises et le ministère intéressé et le gouvernement au pouvoir auraient nécessairement la responsabilité des décisions à prendre.

Ensuite, la taxe de ventes devrait être réduite au moins au taux en vigueur, il y a deux ans passés, et éliminée complètement du revenu le plus tôt possible. Le gouvernement actuel, dans son programme de 1919, fit entendre au peuple qu'en réduisant le tarif il diminuerait le coût de la vie, et des centaines de mille ouvriers, à qui l'on avait répété depuis des années que les lourdes taxes qu'ils payaient étaient dues au tarif élevé, votèrent pour le parti qui leur promettait la réduction. La promesse n'a pas été tenue et au contraire, le coût de la vie a augmenté. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la statistique du ministère du Travail pour constater que de juillet 1920 au 31 décembre 1921, le coût de la vie a baissé de 37 points; qu'il baissa encore d'un point ou deux en janvier et février 1922, et qu'il resta à peu près stationnaire pendant cette année-là après l'apparition du Budget.

Depuis, il a subi une hausse très sensible, et aujourd'hui, il est plus élevé qu'au 31 décembre 1921, date de l'avènement au pouvoir du gouvernement actuel.

L'honorable M. BELCOURT: Cette augmentation n'est pas due au changement de tarif puisque le tarif est le même.

L'honorable M. ROBERTSON: Elle est due à ce fait que le gouvernement a enlevé 2½ pour cent sur quelques articles peu nécessaires, et a ajouté une taxe de ventes de six pour cent sur presque tous les articles dont l'ouvrier a besoin.

L'honorable M. DANDURAND: Le gouvernement a ajouté, dites-vous, une taxe de ventes de 6 pour cent?

L'honorable M. ROBERTSON: Je rectifie: il l'a portée à six pour cent.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, il l'a augmentée peut-être d'une très faible fraction.

L'honorable M. ROBERTSON: De plus, cette taxe s'applique maintenant à des articles qu'elle ne touchait pas auparavant. Je vais vous signaler comme exemple, une catégorie de ces articles. Beaucoup de gens, qui sont locataires et n'ont pas les moyens de faire leurs provisions d'hiver, consomment une grande quantité de conserves. Les pois, les haricots, le maïs et tous les autres légumes ne sont soumis à la taxe de ventes, que lorsqu'ils sont vendus à l'état de conserves; de sorte que les ouvriers aujourd'hui, doivent payer six pour cent de taxe sur chaque boîte de conserves. Cette taxe leur a été imposée par le gouvernement actuel.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami prétend-il que l'augmentation du tarif qu'il propose aura pour effet de diminuer le coût de la vie?

L'honorable M. ROBERTSON: Je répondrai que je suis absolument d'accord avec mon honorable ami des Mille Iles (l'honorable M. David) qui dit qu'un ouvrier préfèrerait voir le coût de la vie rester tel qu'il est ou même augmenter légèrement, et avoir du travail, plutôt que de chômer et d'avoir à payer les prix actuels, car cette réduction du tarif dont mon honorable ami parle avec tant d'enthousiasme, a été la cause, non pas d'une diminution, mais d'une augmentation du coût de la vie.

L'honorable M. BELCOURT: C'est ce que l'on appelle: tourner dans un cercle vicieux.

L'honorable M. ROBERTSON: Je vous demande bien pardon; ce n'est pas cela du tout. Il est impossible qu'il en soit ainsi.

L'honorable M. BELCOURT: Voici une autre question qui me semble importante, ce résultat que prévoit mon honorable ami et que je ne prévois pas, ne se fera pas sentir tout d'un coup. Et, d'ici là, que ferez-vous pour arrêter l'exode des nôtres?

L'honorable M. ROBERTSON: Je suppose qu'il va continuer jusqu'à ce que l'on fasse quelque chose pour l'arrêter.

L'honorable M. BELCOURT: Exactement. Alors vous ne l'arrêterez pas.

L'honorable M. ROBERTSON: Oui, si mon honorable ami et le gouvernement qu'il appuie veulent faire ce que l'honorable leader de l'ancien gouvernement fit en 1921, alors qu'il avait encore une majorité de 19 à la Chambre des Communes, et d'environ 30 dans cette Chambre. Voici ses paroles: "Si une élection générale peut assurer la stabilité de la situation au Canada, et de meilleures conditions en général et ramener les affaires plus rapidement à l'état normal, nous aurons cette élection."

L'honorable M. DANDURAND: Oh! oh! voilà le remède?

L'honorable M. ROBERTSON: Non, non. Je ne suggère pas cela. Je dis que si le gouvernement avait le courage de l'honorable sénateur qui a présenté cette motion, et ne dépendait pas, pour conserver le pouvoir, du parti appuyé par mon honorable ami de l'Assiniboïa, (l'honorable M. Turriff), il aurait le courage de dire: "Que le peuple juge la valeur de cette question." Je suis certain qu'alors le peuple du Canada appuierait une politique de protection adéquate. Dans le cas contraire, nous n'aurions plus rien à dire. Je soutiens que si le tarif était justement et rapidement augmenté et que l'on prenne les moyens que j'ai indiqués, de rendre justice à tous les intéressés dans les questions de tarif, on arrêterait rapidement l'émigration et rétablirait la confiance. Le capital afflurait et l'industrie se développerait. Mais d'ici là, l'émigration, la diminution des affaires et l'hésitation du capitaliste continueront, et la situation empirera de jour en jour jusqu'à ce que la population, trop provoquée, se lève et demande que l'on mette fin de quelque manière à ce jeu d'enfant.

L'honorable M. DANDURAND: Puis-je considérer que je clos le débat?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui, quant à moi.

L'honorable M. DANDURAND: Si aucun autre sénateur ne désire parler sur cette question, je n'ajouterai que quelques mots. Je crois être le plus embarrassé de tous dans cette Chambre, pour formuler une opinion sur les conditions du tarif actuel, car je comprends que la politique du gouvernement sur ce sujet, sera soumise d'ici à quarante-huit heures.

Je me contenterai donc de parler d'une façon générale. Au cours du débat sur l'adresse, j'ai fait remarquer que l'établissement du tarif n'était pas une question facile à résoudre; que depuis 1867, tous les gouvernements y avaient travaillé pour en arriver au tarif actuel. J'ai ajouté que les manufacturiers, dans leurs différentes branches, avaient eux aussi, tenté de préparer un tarif idéal sans y parvenir, parce qu'ils ne pouvaient arriver à satisfaire les intérêts contraires des différents groupes. Nous avons ici, l'honorable sénateur Turriff qui prétend parler plus particulièrement dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest, et qui nous dit qu'il n'existe pas de libre-échangiste même dans cette région; que l'Ouest demande simplement un tarif équitable et que les cultivateurs de ces provinces, sont prêts, tout comme ceux de l'Est, à contribuer dans une certaine mesure, aux revenus du pays destinés à l'administration des affaires. L'honorable sénateur ajoute que les représentants de l Ouest sont prêts à rencontrer ceux de l'Est et aussi les manufacturiers afin d'en arriver à une entente et fixer une juste proportion des charges à supporter. Ils désirent un arrangement qui rendra justice au manufacturier en établissant un tarif qui ne sera pas une charge trop lourde pour le consommateur. Nous voyons par là que c'est une question d'arrangement à l'amiable. En vue des conditions actuelles, ce n'est pas une question de doctrine. Nous n'avons au pays ni libre-échangiste ni protectionniste. Il y a ceux qui sont intéressés plus particulièrement dans les industries du pays et dont l'idéal est d'obtenir un tarif plus élevé. Il y en a d'autres qui pensent que les manufacturiers ne devraient pas avoir tout à dire. Maintenant quelle est la condition au pays?

L'honorable M. BENNETT: Très mauvaise.

L'honorable M. DANDURAND: Ma question se borne au tarif. En général, la situation n'est pas trop mauvaise, comme je l'ai dit à mon honorable ami, car notre production, industrielle et rurale, a considérablement augmenté pendant les derniers douze mois. Maintenant quelle est la condition, quant au tarif? Peut-on dire que le parti conservateur donne entière satisfaction aux manufacturiers qui veulent un tarif élevé?

L'honorable M. SCHAFFNER: Non.

L'honorable M. DANDURAND: Voilà une réponse précise.

L'honorable M. BRADBURY: C'est une voix solitaire.

L'honorable M. DANDURAND: Une voix solitaire? Mais j'attirerai l'attention de mon honorable ami sur le fait que l'ancien gouvernement, dont faisaient partie cinq ou six honorables messieurs qui sont aujourd'hui sénateurs, a réduit le tarif à deux reprises différentes durant les deux dernières années qu'il était au pouvoir. Et les manufacturiers qui se sont adressés à moi se plaignent de ce que le tarif a été réduit deux fois depuis quatre ans. Le gouvernement actuel a fait deux réductions en augmentant deux fois la préférence. Si l'on veut attribuer quelque mérite ou vertu aux actions de l'ancien gouvernement au point de vue du tarif, l'on peut dire alors qu'il est en faveur d'une réduction.

L'honorable M. BRADBURY: Mon honorable ami peut-il indiquer à cette Chambre le bénéfice que le pays a retiré des deux réductions faites par l'ancien gouvernement?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai dit que mes déclarations seraient d'un ordre très général parce que le gouvernement fera con-

naître très prochainement sa politique. Mais je veux faire remarquer aux honorables sénateurs que le tarif est une question qui demande un ajustement périodique. Il y a dans le parti conservateur et quelque peu dans le parti libéral des protectionnistes avancés. Mais il ne faut pas oublier que le parti libéral accorde une plus grande liberté dans tous les champs d'activité et que sa tendance naturelle est d'augmenter cette liberté dans le champ économique. L'on dira peut-être que cette tendance n'est pas très visible ce soir dans cette Chambre; mais je répondrai que le libéralisme a son avant-garde et son arrière-garde. J'ai toujours dit à mon honorable ami des Mille Iles (l'honorable M. David) qu'il représentait l'arrière-garde et qu'il était de ceux qui restaient en arrière.

L'honorable M. DANIEL: C'est tout le contraire.

L'honorable M. DANDURAND: Toutefois, je respecte ses idées. En démocratie, la première vertu est d'être sincère, aussi, lorsque mon honorable ami ou qui que ce soit dans cette Chambre, se lève pour exprimer ses opinions, il a droit au respect de tous les membres du Sénat, dès que l'on sait que ses idées sont sincères. Mon honorable ami de Montarville (l'honorable M. Beaubien) a dit que les cultivateurs de l'Ouest réclamaient à grands cris la réduction du tarif, qu'ils paraissaient vouloir monopoliser leurs intérêts, oubliant que l'Est avait aussi ses cultivateurs. Je lui ferai remarquer qu'il y a environ trois ou quatre semaines, une délégation, donnant à entendre qu'elle représentait les cultivateurs de notre province voisine à l'Est, se rendit à Québec et présenta certaines demandes au gouvernement provincial. Quelques-uns d'entre eux sortirent même de la sphère provinciale. Ils reçurent une réponse sur laquelle ils demandèrent à délibérer de nouveau. Plus tard ils revinrent et, entre autres choses, demandèrent au ministre la réduction du tarif.

L'honorable M. BEAUBIEN: Sur les chaussures et bottines?

L'honorable M. DANDURAND: Quelqu'un demande si c'était sur les chaussures et bottines. En réponse à cette question et en réponse aussi à mon honorable ami des Mille Iles (l'honorable M. David) qui prétend qu'il existe actuellement dans le pays un certain découragement dû à ce que le peuple craint une diminution générale du tarif et qu'il attend la décision du gouvernement pour reprendre les opérations, permettez-moi de vous lire les remarques du président de la chambre de commerce de Montréal, M. Joseph Daoust. M. Daoust, fabricant de chaussures et bottines, s'adresse aux voyageurs de commerce. Le discours étant en français, je demande l'indulgence de la Chambre sur la traduction que je vais en donner. Voici comment ce monsieur juge la situation actuelle du pays:

Comme dans les maladies physiques et morales, dit-il, les affaires ont aussi leur indigestion et leur congestion. Quelles en sont donc les causes? La principale me paraît être cette manie de devenir riche vite, sans travail et sans souci d'économie. En 1911 c'était la spéculation à outrance de l'immeuble: chaque petit coin de terrain de l'île de Montréal devait être vendu et bâti, on n'oublia qu'une chose: un afflux suffisant de la population; cependant, on y fit beaucoup d'argent; combien l'ont conservé? En 1914 vint la guerre: tout le monde voulut faire des obus; la conséquence fut la hausse des salaires; qui a fait des économies pour le temps de la réaction? En 1919 ce fut la rareté des marchandises et tout le monde d'acheter: "Ça va monter, ça va monter", criait-on de toute part; les voyageurs de commerce ont, comme les autres, abusé de la situation; le commerce fit alors des profits excessifs, agrandit ses manufactures, mais on n'oublia qu'une chose: la baisse.

En 1920 et aujourd'hui encore, autre congestion et indigestion; les manufactures trop grandes et trop nombreuses eurent un surcroît de production avec un marché insuffisant; on n'a pas su compter avec le consommation. Voilà, messieurs, le malaise actuel. Pour maintenir le chiffre d'affaires de 1918 et 1919, les hommes d'affaires recoururent à trois moyens: couper les prix, vendre à n'importe qui, recourir aux ventes d'occasion, ils ont tort. Car, en coupant les prix, on enlève le gagne-pain aux autres; en vendant avec de mauvais crédits on court à la faillite; en vendant à solde on enlève la confiance.

Le remède est d'inspirer de nouveau confiance. Rappelons-nous qu'après les sept années de disette viendront les sept années d'abondance. Nous sommes au temps de la purgation, de la réaction; ne perdons pas la tête; faisons moins de commerce et faisons-le sagement; soignons les comptes et obéissons à l'évaluateur des crédits.

Je pourrais peut-être terminer ma lecture en français:

Les voyageurs ont en mains le remède au malaise actuel: c'est d'être consciencieux, de prendre l'intérêt de leurs patrons et de leurs clients; qu'ils n'essaient pas de créer des marchands là où il y en a suffisamment; qu'ils ne les forcent pas à acheter ce dont ils n'ont pas besoin, pour ne pas les noyer de dettes! Les voyageurs, selon un dicton, sont beaux poseurs, grands parleurs et petits faiseurs. Qu'ils soient plutôt de grands faiseurs et honnêtes. Parmi eux il y a des pessimistes et des optimistes; double excès à éviter; la situation mauvaise d'aujourd'hui aura des lendemains sereins et ensoleillés.

Que les voyageurs remplissent donc leur mission sans défaillance et avec intelligence, qu'ils corrigent par leurs conseils les erreurs commises: ne pas trop acheter, ne pas trop vendre, ne pas garder de stock trop longtemps, éviter les mauvais crédits. Vous aurez par là rendu au commerce le service qu'il attend de vous.

Je crois vous avoir donné la partie principale du discours de M. Daoust.

Voici un homme d'affaires, un fabricant de chaussures et bottines, qui expose ce qu'il croit être les maux affectant actuellement le commerce. Il ne dit pas qu'une légère augmentation de la préférence britannique a causé une faible augmentation dans les importations de la Grande-Bretagne. Comme la plupart des

L'hon. M. DANDURAND.

hommes d'affaires, il sait que la dépréciation de la monnaie des pays étrangers est bien plus la cause de l'augmentation des importations au Canada, que les modestes faveurs accordées à l'Angleterre.

Quelle conclusion devons-nous tirer de ce que nous avons entendu ce soir, pour ou contre, au sujet de cette question? Il y a un fait certain: l'établissement du tarif est une tâche très difficile. Ce n'est pas une doctrine qui divise les deux partis. Le parti conservateur, depuis 1878, a eu principalement en vue les intérêts des manufacturiers, c'est-à-dire de la classe industrielle; c'était la principale planche de salut de ce qu'il nommait sa politique Nationale. Le parti libéral, qui naturellement penche vers la masse du peuple dont il essaye d'améliorer le sort; a pensé surtout au consommateur. Aujourd'hui encore, les deux partis se trouvent face à face, divisés sur une même question. Le parti libéral essaye de rendre justice au manufacturier et à la classe industrielle, sans oublier la masse du peuple, composée de consommateurs, de ceux qui achètent les produits de l'industrie.

L'honorable M. ROBERTSON: En admettant, comme le dit l'honorable sénateur, que le gouvernement s'occupe plus du consommateur que du manufacturier, comment se fait-il que la diminution du tarif depuis deux ans, ait eu pour résultat d'augmenter le coût de la vie au Canada?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'admettrai pas que les changements effectués dans le tarif depuis deux ans ont eu pour effet d'augmenter le coût de la vie pour le consommateur. Ce serait un paradoxe.

L'honorable M. ROBERTSON: Cependant c'est un fait.

L'honorable M. DANDURAND: Si cela était vrai, il y aurait eu diminution dans les importations de marchandises que nous manufacturons, tandis qu'au contraire il y a eu légère augmentation dans l'importation anglaise des bottines et chaussures. J'ai eu l'occasion de dire à mon honorable ami que nous tournons dans un cercle vicieux. Les salaires élevés, que nous payons dans les mines, sur les chemins de fer, etc.—(bien que mon honorable ami déclare que les salaires ont été réduits sur tous les chemins de fer) sont une des principales causes de l'augmentation du coût de la vie.

L'honorable M. ROBERTSON: Je me permettrai de faire remarquer une fois de plus à mon honorable ami que les salaires sont aujourd'hui beaucoup moins élevés qu'ils étaient y a deux ans; que le tarif a baissé sur quelques articles et que le coût de la vie a augmenté.

L'honorable M. BELCOURT: Le peuple achète moins aujourd'hui parce que ses exigences ne sont pas si grandes que pendant la guerre.

L'honorable M. DANDURAND: Je suis très surpris d'entendre mon honorable ami dire que l'augmentation du tarif est un remède aux conditions actuelles. Lorsqu'il était ministre, il avait une opinion différente. Il y a trois ans, le tarif a été réduit deux fois. Lorsque mes honorables amis réduisirent le tarif, l'émigration des nôtres se continua, tout comme elle se continua en 1920.

L'honorable M. ROBERTSON: J'attirerai de nouveau l'attention de mon honorable ami sur le fait qu'à l'époque où le gouvernement a supprimé le tarif spécial de guerre, la débâcle de la monnaie étrangère ainsi que les tarifs élevés des pays étrangers n'avaient pas encore produit d'effets sensibles. Si le gouvernement avait pu prévoir ce qui est arrivé par la suite, je suis certain qu'il n'aurait pas revisé le tarif, et si aujourd'hui il avait l'occasion d'appliquer le remède, il ne tarderait pas à le faire.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne suis pas en mesure de dire à mon honorable ami quels remèdes le gouvernement va prescrire d'ici à quarante-huit heures, mais j'espère qu'il va apporter quelque soulagement à la situation actuelle. Je connais très bien l'effet de la dépréciation de la monnaie sur le monde entier; toutefois, je crois, comme M. Daoust que nous traversons une période critique, mais que nous nous acheminons graduellement vers des jours meilleurs; tout le monde est occupé; il y a très peu de sans travail au Canada.

L'honorable M. ROBERTSON: Il y a quinze jours, nous avions dans la ville d'Ottawa, 1,065 noms de sans travail enregistrés.

L'honorable M. DANDURAND: C'est le chiffre ordinaire des sans travail pendant les mois d'hiver, mais nous arrivons au printemps. Je sais que dans l'île de Montréal, sur une population de 800,000 ou 900,000 habitants, il y a eu moins de chômeurs l'hiver dernier, que depuis dix ans passés; et durant les derniers douze mois, certains corps de métiers ont manqué de bras à plusieurs reprises. Par conséquent la situation n'est pas mauvaise. Je comprends que nous ne réalisons pas d'aussi gros bénéfices qu'autrefois, et que nous devons nous contenter de moins. Voilà, je crois, une des causes du mécontentement que nous cons-

tatons. Pendant la guerre et les deux années qui suivirent l'armistice, les profits étaient énormes. Ces bénéfices ont diminué graduellement et les gens s'aperçoivent qu'ils doivent concentrer toutes leurs énergies contre la concurrence domestique. De 1915 à 1921, les gens ont gagné beaucoup d'argent, mais maintenant, il leur faut revenir aux conditions normales et j'ai confiance que le Canada sera le premier pays du monde à atteindre le côté ensoleillé de la vie.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur n'a-t-il jamais pensé que la diminution du nombre des chômeurs pouvait être due à l'exode d'environ 300,000 Canadiens aux Etats-Unis?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'accepte pas encore ce chiffre. Il y a sur la frontière, un mouvement de va-et-vient, et je suis certain que l'émigration venant des campagnes a été plus grande que celle venant des villes; du moins dans la province de Québec. J'en ai déjà donné les raisons; les cultivateurs n'ont pas fait d'économies alors qu'ils réalisaient de gros bénéfices; ils sont devenus extravagants; ils se sont donnés plus de confort; ils ont même spéculé et se sont trouvés embarrassés lorsque les prix ont baissé et qu'il leur a fallu rencontrer leurs obligations. D'autre part, à la même époque, les ports de l'Atlantique furent fermés à l'immigration d'Europe; mais les Canadiens y avaient accès, de sorte que les salaires augmentèrent de l'autre côté de la frontière. Je puis dire encore à mon honorable ami qu'il s'opère un changement dans les centres des états de la Nouvelle-Angleterre et que nos gens ont une tendance à revenir dans leur province de Québec. Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'en prenant nos dispositions pour rétablir le tarif de façon à faire face aux nouvelles conditions du pays, nous ne faisons que remplir le programme présenté aux dernières élections.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mercredi, 9 avril 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill C, intitulé: Loi pour faire droit à Rilla May Freeman.—L'honorable M. McCoig.

Bill D, intitulé: Loi pour faire droit à Jessie Maria Watchorn.—L'honorable W. B. Ross.

Bill E, intitulé: Loi pour faire droit à Walter Scott Miller.—L'honorable G. V. White.

Bill F, intitulé: Loi pour faire droit à Harriet Bertha Wiser.—L'honorable W. B. Ross.

Bill G, intitulé: Loi pour faire droit à Esther Mary Edwardes St. George.—L'honorable W. B. Ross.

Bill H, intitulé: Loi pour faire droit à Mabel Peters.—L'honorable M. Willoughby.

Bill I, intitulé: Loi pour faire droit à William Thomas Trott.—L'honorable M. Willoughby.

Bill J, intitulé: Loi pour faire droit à Lucy Elizabeth Smith.—L'honorable M. Willoughby.

BILL DES PENITENCIERS

L'honorable M. BELCOURT propose la deuxième lecture du bill 12, intitulé: Loi modifiant la loi des pénitenciers.

Il dit: Honorables messieurs, ce bill a un double but. Son premier objet est de mettre tous les détenus sur un pied d'égalité par rapport aux pouvoirs exercés par le gouverneur et les officiers, comme, par exemple, dans le cas d'évasion. Dans les pénitenciers, il y a des forçats qui sont détenus pour crime de félonie, d'autres y ont été envoyés pour contravention à la loi, et des règlements différents s'appliquent aux deux catégories. Je peux m'expliquer de la façon suivante: si les détenus pour cause de félonie tentent de s'évader, les gardiens, revêtus de ce pouvoir, peuvent tirer sur eux; mais si celui qui s'évade ne subit que la peine d'une infraction à la loi, il est très douteux que le gouverneur et les gardiens aient le droit de se servir contre lui d'armes à feu. L'objet du premier amendement est de mettre sur un pied égal ces deux catégories de détenus.

L'autre modification de la loi est devenue nécessaire par l'adoption, l'an dernier, de la loi de l'appel des causes criminelles, qui fixe une période durant laquelle la personne condamnée pour une offense criminelle peut interjeter appel. Rien dans la loi actuelle n'indique où l'inculpé doit être incarcéré pendant la période où il a le droit d'interjeter appel, ni pendant le temps où la cause en appel est instruite. Cet amendement décrète que pendant la période où il peut porter sa cause en appel et le temps où s'instruit et se juge sa cause, l'accusé sera détenu dans la prison commune; on ne l'enverra pas au pénitencier.

L'intention est que pendant que le prévenu tente de faire révoquer le jugement qui l'a condamné, il ne soit pas incarcéré au pénitencier avec les criminels jugés sans retour.

L'honorable M. McMEANS: J'ai compris que l'application de cette disposition donnerait lieu à quelques difficultés. Je voudrais savoir si le greffier en loi du Sénat l'a approuvée.

L'honorable M. BELCOURT: Le greffier en loi a, je crois, préparé les notes explicatives que mon honorable ami trouvera sur la page à droite de celle qui contient le bill imprimé. Je m'aperçois que ses explications se résument à celles que je viens de donner à cette Chambre. L'on ne m'a pas dit s'il avait donné d'autres explications; mais comme ces notes sont préparées par le greffier en loi, l'on peut bien conclure qu'il approuve le bill.

La motion est agréée, et le bill subit sa deuxième lecture.

BILL CONCERNANT LA PECHE DU FLETAN

L'honorable M. BELCOURT propose la deuxième lecture du bill 21, intitulé: Loi modifiant la loi de protection de la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional.

Il dit: L'article premier de ce bill n'a d'autre objet que de corriger une omission, ou pour l'appeler par son nom, une erreur dans la loi adoptée pendant la dernière session, et qui est le chapitre 61 du Statut de 1923. L'on veut insérer après le mot "eaux", les mots "pendant la saison où la pêche est interdite". Ces mots avaient été omis dans la loi de 1923. Comme le but du traité et de la loi était de prohiber la pêche durant la saison de prohibition seulement, il est nécessaire d'ajouter maintenant les mots: "pendant la saison où la pêche est interdite". C'est l'objet de l'article 6 projeté.

L'objet de l'article 2 est d'abroger l'article 9 de la loi. Si mes honorables collègues veulent bien lire l'article 9, ils verront que les dispositions de l'article 5 couvrent déjà le même sujet. De plus, l'article 9 est de nature à créer un doute qu'il s'agit d'éliminer, c'est pourquoi l'on propose d'abroger l'article 9, et de limiter à l'article 5 les dispositions, exprimées bien plus clairement, concernant les saisies, et qui sont pratiquement les mêmes que celles de l'article 9.

La motion est agréée, et le bill subit sa deuxième lecture.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 10 avril 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

AJOURNEMENT DU SENAT

L'honorable M. DANDURAND: Je désire informer les membres du Sénat qu'avant-hier, nous avons étudié, l'honorable leader de l'Opposition (l'honorable sir James Lougheed) et moi-même, si nous devions nous attendre à recevoir prochainement, de l'autre Chambre, des projets de loi, et plus particulièrement, si ceux concernant les embranchements de chemins de fer pouvaient nous être envoyés au milieu de la semaine prochaine ou de bonne heure après Pâques. Je puis maintenant vous annoncer qu'il est peu probable que nous recevions des projets de loi importants avant la fin du mois. Mercredi prochain, la Chambre des communes s'ajournera jusqu'au mardi suivant Pâques, le vingt-deux avril. Dans ces circonstances, comme il n'y a rien sur l'ordre du jour de demain, je donne avis que je proposerai:

Que lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, il reste ajourné au mardi, 29 avril, à huit heures du soir.

BILL D'INTERET PRIVE

Première lecture du bill K, intitulé: Loi concernant un brevet de Thomas William Pritchard.—L'honorable M. Casgrain.

BILLS DE DIVORCE

Première lecture des bills suivants:

Bill L, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Luella Patterson Kelly.—L'honorable G. V. White.

Bill M, intitulé: Loi pour faire droit à Arthur Harold Mingay.—L'honorable M. Blain.

Bill N, intitulé: Loi pour faire droit à Isabelle Guild.—L'honorable M. Blain.

Bill O, intitulé: Loi pour faire droit à Albert Lawrence.—L'honorable M. Bennett.

DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES

Bill A, intitulé: Loi pour faire droit à Theresa Agnes Sprague.—L'honorable M. Turriff.

Bill B, intitulé: Loi pour faire droit à Terry Andrea Maxwell Bruce.—L'honorable M. Blain.

MINISTERE DES DOUANES ET DE L'ACCISE

INTERPELLATION

L'honorable M. TANNER demande au Gouvernement:

1. Quel est le nombre de personnes, dans la cité d'Ottawa, occupant des positions rétribuées dans le service des douanes et de l'accise, à la date du 31 décembre 1921?

2. Quel est actuellement le nombre de ces personnes?

3. Quel est le nombre de ces personnes qui sont décédées ou qui ont d'autre façon quitté leurs positions depuis le 31 décembre 1921?

4. (a) Quel est le nombre de personnes nommées à des positions dans ce service, en la cité d'Ottawa, depuis le 31 décembre 1921?

(b) Quel est le nombre des personnes ainsi nommées au sujet desquelles la Commission du Service civil s'est prononcée et a attesté de leurs qualifications à la priorité des engagements?

(c) Quel est le nombre des personnes ainsi nommées au sujet desquelles la Commission du Service civil ne s'est pas prononcée et n'a pas formulé de recommandations?

L'honorable M. DANDURAND:

1. 470.

2. 488.

3. 54, y compris six qui sont décédées.

4. (a) 72, (b) 69, (c) 3, la loi du service civil ne s'appliquait pas à ces positions.

REVENUS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS L'EST ET DANS L'OUEST

L'honorable M. CASGRAIN: Je soulève une question de privilège. C'est la première fois que cela m'arrive depuis vingt-quatre ans; donc personne n'osera dire que j'abuse de ce privilège. Mardi soir, je citai des chiffres concernant les chemins de fer et l'honorable représentant de Winnipeg (l'honorable M. McMeans) mit en doute la véracité ou l'exactitude de ces chiffres. J'ai dit à l'honorable sénateur que je saisirais le Sénat de cette question; mon honorable collègue a d'ailleurs maintenant en sa possession les documents qui prouvent la justesse de mes assertions. Il est tout à fait libre d'accepter ou de désapprouver ces documents. Je ne les avais pas, mardi, lorsque j'ai parlé, et je n'avais aucune note, me fiant entièrement à ma mémoire.

Je tiens à dire que je n'ai jamais cité dans cette Chambre des chiffres que je n'avais pas eu la précaution de vérifier de mon mieux. Les paroles que mon honorable collègue a prononcées l'autre jour sont les suivantes:

L'honorable sénateur de la droite (l'honorable M. Casgrain) est toujours très prolifique quand il puise à la statistique des chemins de fer. Bien que je ne veuille pas l'accuser de nous donner de faux renseignements, je crois que parfois les chiffres qu'il cite ne sont pas aussi exacts qu'ils paraissent l'être.

Je veux pour cette fois exercer mon privilège, parce que je crois que c'est le droit et le devoir de tout Sénateur de maintenir la bonne réputation du Sénat en ne disant, d'après ce qu'il sait des choses, que ce qu'il croit être la vérité. Et puis-je ajouter avec Shakespeare:

Who steals my purse steals trash;
But he that filches from me my good name
Robs me of that which not enriches him,
And makes me poor indeed.

L'honorable M. McMEANS: J'accepte les excuses de l'honorable sénateur.

L'honorable M. CASGRAIN: Ce ne sont pas des excuses.

L'honorable M. McMEANS: Je n'ai pas accusé l'honorable sénateur d'avoir fait de faux énoncés. La question est venue au cours d'une discussion. L'honorable sénateur prononça des paroles que je ne pouvais approuver au sujet des chemins de fer de l'ouest, et je lui dis que parfois ses paroles pouvaient produire une impression qui n'était pas tout à fait juste. J'ai déclaré publiquement dans cette Chambre que les voies ferrées du National Canadien dans l'Ouest étaient une source de bénéfices. L'honorable sénateur m'a contredit et m'a demandé où j'avais puisé mes renseignements. Aussi, quand je l'ai vu se lever de son siège aujourd'hui, ai-je pensé qu'il voulait m'offrir des excuses pour avoir même pu soupçonner que mes paroles n'étaient pas exactes. Je n'avais pas les chiffres en ma possession. Il établit une comparaison entre le tonnage transporté sur les voies de l'est—dans les provinces d'Ontario et de Québec—et le tonnage transporté sur les voies du Manitoba et des autres provinces de l'Ouest. Naturellement ses remarques tendaient à laisser les membres de cette Chambre sous l'impression que le tonnage...

L'honorable M. CASGRAIN: Non, pas le tonnage: je n'ai parlé que de dollars et de cents.

L'honorable M. McMEANS: C'est vrai. Il a dit que les revenus à l'est du lac Supérieur étaient de $11,000 par mille, tandis qu'ils n'étaient que de $8,000 par mille à l'ouest du lac Supérieur. Ces paroles produisaient chez ses auditeurs l'impression que ces chemins de fer avaient de plus forts revenus dans l'Est que dans l'Ouest.

L'honorable M. CASGRAIN: Et c'est vrai. Lisez les documents que je vous ai donnés.

L'honorable M. McMEANS: On n'y dit pas que les $11,000 sont des bénéfices.

L'honorable M. CASGRAIN: Non, ce sont les recettes brutes.

L'honorable M. McMEANS: J'ose affirmer que les revenus de nos voies ferrées sont plus considérables dans les provinces de l'ouest que dans les provinces de l'est. L'erreur provient que pour démontrer un énoncé comme celui qui précède, mon honorable ami cite les chiffres totaux des revenus dans les provinces d'Ontario et de Québec, où vous avez un tarif de courte distance. Vous avez un tonnage plus considérable, mais vous ne prenez pas en considération l'immense trajet, au nord du lac Supérieur, qui relie ces provinces. Vous vous arrêtez en route pour sauter ensuite à un point plus éloigné. Vous prenez les provinces d'Ontario et de Québec où la population est plus dense, et vous dites qu'il y a une plus grande quantité de marchandises transportées. Il n'y a rien d'étonnant là dedans, car l'Est contient 75 pour cent de la population du Canada. Maintenant, quel est le tonnage du transport entre l'Est et l'Ouest? Le document que mon honorable ami m'a remis il y a quelques minutes dit que le total dans les provinces d'Ontario et de Québec est de 30,176,543 tonnes, pendant que le tonnage dans les trois provinces des prairies ne s'élève qu'à 19,967,127, en chiffres ronds, 20,000,000, ou un tiers moindre que dans les provinces d'Ontario et de Québec, où se trouvent les trois quarts de la population du Canada.

Je puis me tromper, honorables messieurs, et si je me trompe, j'espère que l'honorable sénateur me corrigera, car je ne veux rien dire qui le blesse ou qui soit inexact, mais j'affirme que l'honorable sénateur par ses paroles a causé ou voulu causer l'impression dans cette Chambre que l'Ouest, pour employer son langage imagé, avait été nourri au biberon, et que nos chemins de fer tiraient leurs bénéfices de l'Est et non de l'Ouest. C'est simplement pour exiger le respect pour la région que j'habite que j'ai protesté contre ces sorties continuelles que l'Est fait contre l'Ouest. Cependant, j'accepte ses excuses.

L'honorable M. CASGRAIN: Je vous assure que je n'ai pas eu l'intention de présenter des excuses. Je crois que les excuses devraient venir de l'autre côté.

L'honorable M. TURRIFF: Puis-je demander une question à l'honorable représentant de Montréal?

L'honorable M. CASGRAIN: Certainement.

L'honorable M. TURRIFF: D'après ce que l'honorable sénateur a dit l'autre jour et aujourd'hui, dois-je comprendre que les compagnies de chemins de fer font plus de bénéfices sur leurs voies ferrées de l'Est que sur celles de l'Ouest?

L'honorable M. CASGRAIN: Oui.

L'honorable M. TURRIFF: Si les règlements me le permettent maintenant. . .

L'honorable M. CASGRAIN: Non, ils ne le permettent pas. Toute cette discussion est irrégulière.

L'honorable M. TURRIFF: Je voulais simplement répondre à cet énoncé par la dénégation la plus formelle, et affirmer que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien retirent deux fois plus de bénéfices dans l'Ouest que dans l'Est; et je saisirai la première occasion après l'ajournement pour faire inscrire au Hansard les chiffres que j'ai ici.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est bien.

BILL DES PENITENCIERS

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité plénier pour étudier le bill 12, intitulé. Loi modifiant la loi des pénitenciers.

L'honorable M. Blain préside.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill. La motion est agréée. Le bill est lu une troisième fois et adopté.

BILL CONCERNANT LA PECHE DU FLETAN

Etude en comité

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité plénier pour étudier le bill 21, intitulé: Loi modifiant la Loi de protection de la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional.

L'honorable M. Daniel préside.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

La motion est agréée, et le bill est adopté après avoir subi sa troisième lecture.

Le Sénat s'ajourne au mardi, 29 avril, à huit heures du soir.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mardi, 29 avril 1924.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir.

Prières et affaires de routine.

BILLS DE DIVORCE.

Dépositions des bills suivants:

Bill P, intitulé: Loi pour faire droit à Douglas Lewin. L'honorable M. Ross.

Bill Q, intitulé: Loi pour faire droit à Mary Quinn. L'honorable M. McCall.

Bill R, intitulé: Loi pour faire droit à Marie Darling Irving. L'honorable M. McCall.

Bill S, intitulé: Loi pour faire droit à Margaret De Mello. L'honorable M. McCall.

Bill T, intitulé: Loi pour faire droit à Mary Caroline Dooley. L'honorable M. Hardy.

Bill U, intitulé: Loi pour faire droit à Barbara Gibb Duncan. L'honorable M. Green.

Bill V, intitulé: Loi pour faire droit à Nellie Sinkins. L'honorable M. Green.

Bill W, intitulé: Loi pour faire droit à Catherine Jean Livingstone. L'honorable M. Blain.

Bill X, intitulé: Loi pour faire droit à Alice Maud Knowles. L'honorable M. Blain.

BILL D'INTERET PRIVE.

L'honorable M. BELCOURT dépose le bill 10, intitulé: Loi confirmant un traité conclu entre la Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa et la cité d'Ottawa.

CAPITAUX GARANTIS PAR LES PROVINCES POUR CONSTRUCTION DE CHEMIN DE FER.

L'honorable M. CASGRAIN demande au Gouvernement:

1. Quel est le montant total du capital garanti par le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique pour les entreprises de chemins de fer en général—et tombant aujourd'hui sous l'autorité législative du gouvernement fédéral?
2. Quel est le montant total de l'intérêt ainsi garanti par ledit gouvernement provincial?
3. Quel est le montant total de ce capital garanti remboursé par ledit gouvernement, si toutefois il y a eu remboursement?
4. Si un montant de cet intérêt garanti a été acquitté jusqu'à date, quel est-il?
5. Si le gouvernement fédéral a pris des mesures pour recouvrer ce capital garanti ou cet intérêt, ou les deux, quelles sont-elles?
6. Si le gouvernement fédéral n'a pas pris de mesures, se propose-t-il d'intenter les procédures judiciaires nécessaires pour régler ces affaires ou recouvrer ces montants?
7. Quel est le nombre total de milles ainsi garanti, soit pour le capital ou l'intérêt, ou pour les deux?
8. Le gouvernement fédéral se propose-t-il de taxer toutes les provinces pour ces montants?
9. Dans la négative, de quelle manière le gouvernement fédéral fera-t-il face à ces paiements?
10. Toutes ces questions sont également posées pour l'Alberta.
11. Toutes ces questions sont également posées pour la Saskatchewan.
12. Toutes ces questions sont également posées pour le Manitoba.
13. Toutes ces questions sont également posées pour l'Ontario.
14. Toutes ces questions sont également posées pour Québec.
15. Toutes ces questions sont également posées pour le Nouveau-Brunswick.
16. Toutes ces questions sont également posées pour la Nouvelle-Ecosse.
17. Toutes ces questions sont également posées pour l'Ile du Prince-Edouard.
18. A quel endroit des comptes publics ces divers montants figurent-ils?

L'honorable M. DANDURAND:

1. $40,157,523.86.
2. $1,702,088.58.
3. Pas de remboursement.
4. Aucun.
5. Aucun.
6. Les capitaux garantis par les provinces pour la construction du Canadien-Nord auraient été recouvrables si la compagnie n'avait pas pu payer ses intérêts ou racheter ses obligations à la date de leurs échéances. Le Canadien-Nord rencontra toutes ses obligations quand il était la propriété d'une compagnie privée, et le Dominion du Canada a payé tous les intérêts échus depuis que le chemin de fer est devenu la propriété de l'Etat.
7. 758.
8. Toutes les provinces sont propriétaires à titre égal de nos chemins de fer Nationaux, c'est pourquoi les déficits dans les intérêts à payer ont été couverts par tout le pays.
9. Nous espérons qu'un jour, les intérêts dûs pour la construction du chemin de fer seront rencontrés par les revenus; tout comme en 1923, ces revenus ont suffi à payer les frais d'opération et une grande partie des frais obligatoires.
10, 11, 12 et 13.

	Capitaux garantis	Intérêt annuel	Nombre de milles
Alberta..	$22,539,957 97	$947,718 31	1,436.25
Saskatchewan. . .	28,567,723 97	1,160,415 32	1,746.62
Manitoba..	25,662,545 51	1,026,501 77	1,875.55
Ontario..	7,859,997 59	275,099 90	318.

Les garanties données par les provinces pour les obligations émises par le Grand-Tronc-Pacifique n'étaient pas de même nature que celles données pour les obligations du Canadien-Nord. Les obligations émises pour la construction de la voie principale étaient garanties par le gouvernement fédéral, qui ne se portait nullement garant des obligations vendues pour la construction des embranchements, ces dernières étant garanties par les provinces dans la Saskatchewan et l'Alberta. Quand le chemin de fer fut obligé de mettre ses finances entre les mains d'un receveur, les garanties données par les provinces pour les embranchements devenaient recouvrables, et, pendant plusieurs années, l'on ne savait qui devait rencontrer ces intérêts. Finalement, lorsque les

directeurs du chemin de fer National-Canadien recommandèrent la prise de possession des embranchements par le gouvernement fédéral, celui-ci prit à sa charge le paiement annuel des intérêts, et remboursa aux provinces les déboursés qu'elles avaient faits à cet égard.

14. Québec n'a pas donné de garanties.

15. Le Nouveau-Brunswick n'a pas donné de garanties.

16. La Nouvelle-Ecosse n'a pas donné de garanties.

17. L'Ile du Prince-Edouard n'a pas donné de garanties.

18. Un état des titres non payés et des garanties du principal et des intérêts apparaît aux pages 47, 48, 49 et 51 du rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1923.

L'intérêt sur les obligations du Canadien-Nord garanties par les provinces, et autres, a été acquitté par emprunts, tel qu'il apparaît à l'annexe "K", page 10 des comptes publics de l'exercice financier se terminant le 31 mars 1923; et l'intérêt sur les obligations des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique se trouve indiqué à la page 11 de la même annexe.

COMMISSION DES TAUX DE FRET SUR LES GRANDS LACS

L'honorable M. TANNER demande au Gouvernement:

1. Quel est le montant payé chaque jour:
(a) pour services,
(b) comme allocation, à chaque membre de la commission des taux du transport sur les Grands lacs de 1922-23?

2. Durant quelle période et entre quelles dates des paiements ont-ils été versés à chaque membre de cette commission?

3. Quels sont les montants respectivement payés à chaque membre de la commission: (a) pour services; (b) comme allocation?

4. Ces paiements sont-ils les derniers afférant aux membres de cette commission? Si d'autres paiements doivent être effectués, quelle est ou doit être la somme accumulée payable à chaque membre de la commission?

5. Quel est le montant total qui a été payé à d'autres personnes, pour services de secrétaires ou autres relativement aux travaux de cette commission?

6. Combien, au total, cette commission coûte-elle au pays?

L'honorable M. DANDURAND:

1. (*a*) S. J. McLean, président .. Rien.
Levi Thompson.. .. .. .. $25 par jour
Général L. T. Tremblay .. $25 "
(*b*) S. J. McLean, président .. $25 par jour.
Levi Thompson.. .. .. .. $15 par jour
Général L. T. Tremblay .. $15 "

2. Traitement et allocation—
S. J. McLean, président, 83 jours entre le 9 février et le 16 mai.
Levi Thompson, 106 jours, 110 jours entre le 28 janvier et le 17 mai.
Général L. T. Tremblay, 102 jours, 107 jours entre le 29 janvier et le 15 mai.

3. (*a*) S. J. McLean, président.. ..	Aucun.
Levi Thompson	$2,650
Général L. T. Tremblay.. ..	$2,550
	$5,200
(*b*) S. J. McLean, président.. ..	$2,075
Levi Thompson	1,620
Général L. T. Tremblay.. ..	1,650
	$5,345

4. Oui.
5. $30,467.80.
6. $41,012.80.

EMBRANCHEMENT DE LONGLAC A NAKINA

L'honorable M. McMEANS demande au gouvernement:

1. A quelle date a été adjugé le contrat pour la construction d'un embranchement des chemins de fer nationaux du Canada depuis Longlac jusqu'à Nakina, et connu sous le nom de "raccourci"?
2. A quelle date cet embranchement a-t-il été achevé?
3. Combien a coûté sa construction?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Le 30 décembre 1922.

2. La voie fut ouverte au trafic par décret de la Commission, daté du 24 décembre 1923. Le travail n'est pas encore terminé. Les dépenses pour la construction du "raccourci" se chiffraient à $1,518,372.62, au 31 janvier 1924.

3. Article 139. Loi numéro trois des prévisions budgétaires, 1923.

EMPLOI DU COLONEL A. E. DUBUC

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. M. A. E. Dubuc, qui est membre de la commission royale Ralston chargée de faire enquête sur le rétablissement civil des soldats et sur les pensions militaires, et qui a reçu, à titre de membre de cette commission, $12,600 de traitement et $2,046.12 d'allocations pour 252 jours de services—entre le mois d'août 1922 et le mois de juillet 1923—est-il le M. A. E. Dubuc qui était, pendant la même période, au service du gouvernement comme directeur des canaux dans la province de Québec, et qui a touché, en cette qualité, un traitement de $4,500 pour l'exercice clos le 31 mars 1923, ainsi que consigné au tome III du rapport de l'Auditeur général page W-97?

2. Ledit M. A. E. Dubuc a-t-il été au service du gouvernement depuis le 31 mars 1923, à titre de directeur ou à quelque autre titre (autre qu'en qualité de membre de ladite Commission royale), et s'il l'a été, à quel titre divers, entre quelles dates, et durant combien de temps? Quel traitement a-t-il touché du gouvernement pour ces services depuis le 31 mars 1923?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Oui.

2 (a) Il continua à remplir ses fonctions d'ingénieur-surintendant, du 1er avril 1923 jusqu'au 4 février 1924, alors qu'il fut promu

au poste d'ingénieur-en-chef des chemins de fer et canaux, poste qu'il occupe aujourd'hui. Pendant cette période, il n'eut aucun autre emploi du gouvernement, sauf celui de membre de la Commission Royale Ralston.

(b) $5,316.08, du 1er avril 1923 au 25 avril 1924. A la date du 20 juillet 1922, on donna au colonel Dubuc, la permission de faire partie de la Commission Royale faisant enquête sur les pensions et le rétablissement des soldats dans la vie civile. Cette permission est contenue dans un mémoire adressé par le sous-ministre à l'ingénieur-en-chef, et dont la copie est attachée à cette réponse. Une partie du mémoire spécifie que le colonel ne doit recevoir aucun traitement du ministère des Chemins de fer pendant les heures régulières de bureau qu'il consacre au travail de la Commission. Par suite d'un malentendu, le colonel Dubuc ne reçut aucun avis à ce sujet, et ce n'est que par hasard, qu'il y a quelques semaines, il fut mis au courant de cette disposition. Il en avertit le sous-ministre immédiatement, et l'on en vint à une entente selon les termes des instructions originales données à l'ingénieur-en-chef.

Ces instructions sont contenues dans un mémoire adressé à l'ingénieur-en-chef et se lisant comme suit:

En vertu d'un arrêté en conseil du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, le colonel Dubuc a été nommé, avec l'approbation du ministre, membre de la commission chargée de tenir une enquête sur les plaintes portées contre l'administration de la Loi des pensions. Le travail sera de telle nature, que le colonel Dubuc, dans l'exercice de ses attributions, n'est pas supposé s'absenter de son bureau et quitter son travail régulier pour une longue période, et qu'il sera capable de s'acquitter de ses fonctions sans nuire au travail de ce ministère. Il est entendu que le colonel Dubuc ne recevra pas de traitement de ce ministère pendant le temps qu'il donnera à la besogne de la commission.

BILLS DE DIVORCE

Deuxième lecture des bills suivants:

Bill C, intitulé: Loi pour faire droit à Rilia May Freeman.—L'honorable M. McCoig.

Bill D, intitulé: Loi pour faire droit à Jossie Maria Watchorn.—L'honorable W. B. Ross.

Bill E, intitulé: Loi pour faire droit à Walter Scott Miller.—L'honorable G. V. White.

Bill F, intitulé: Loi pour faire droit à Harriet Bertha Wiser.—L'honorable W. B. Ross.

Bill G, intitulé: Loi pour faire droit à Esther Mary Edwardes St. Georges.—L'honorable W. B. Ross.

Bill H, intitulé: Loi pour faire droit à Mabel Peters. L'honorable W. B. Ross.

Bill I, intitulé: Loi pour faire droit à William Thomas Trott.—L'honorable W. B. Ross.

Bill J, intitulé: Loi pour faire droit à Lucy Elizabeth Smith.—L'honorable W. B. Ross.

BILL CONCERNANT LES DIFFERENDS INDUSTRIELS

LECTURE REMISE A PLUS TARD

A l'appel de l'Ordre du jour:

Deuxième lecture du bill 7, intitulé: Loi modifiant la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907. L'honorable M. Dandurand.

L'honorable M. DANDURAND: L'on m'a demandé de déposer certains jugements qui pourraient démontrer la constitutionnalité ou l'inconstitutionnalité de ce projet de loi, et je dépose maintenant sur le bureau du Sénat le jugement du Conseil privé dans la cause du Procureur-Général versus The Reciprocal Insurers, décidant que ces derniers n'ont pas de licence en vertu de la Loi des Assurances au Canada, et autres lois; ainsi qu'un jugement du juge Orde accordant un arrêt intérimaire de sursis dans la cause de Toronto Electric Commissioners versus Snider. La cause fut instruite par le juge Mowat et référée à la première cour de division. La majorité des juges décida que la loi était constitutionnelle et fit un rapport que signèrent le juge-en-chef Mulock et les juges Magee, Ferguson et Smith. Le juge Hodgins, dissident, signa un rapport de minorité. Si quelqu'un de mes honorables collègues croient qu'il serait bon de faire imprimer les jugements ou les opinions de la majorité ou de la minorité des juges, nous pourrons décider plus tard de les faire imprimer. En attendant, je les dépose sur le bureau de la Chambre, et je demande que ce sujet soit rayé de l'Ordre de ce jour pour être inscrit de nouveau à l'Ordre de demain.

L'honorable M. CASGRAIN: Je sais que quelques honorables sénateurs désirent étudier sérieusement cette question, et je suggère que l'on accorde plus de temps pour l'étude de ces documents.

L'honorable M. DANDURAND: Comme ces jugements sont assez volumineux, je crois que les honorables sénateurs auront besoin d'au moins 24 heures pour les examiner, et je propose donc que la considération de cet Ordre du jour soit remis à jeudi prochain.

La motion pour remettre à jeudi l'étude de cette question, est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à demain à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mercredi, 30 avril 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL (CAUTIONNEMENTS)

L'honorable R. S. WHITE dépose le bill Y, intitulé: Loi modifiant le Code criminel (cautionnements en cas d'accusations et de détention préventive pour actes criminels).

BILL CONCERNANT L'OPIUM ET LES DROGUES NARCOTIQUES

L'honorable R. S. WHITE dépose le bill Z, intitulé: Loi modifiant la Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 1923, concernant le cautionnement pour certaines accusations.

BILL DES LIBERATIONS CONDITIONNELLES

L'honorable R. S. WHITE dépose le bill A2, intitulé: Loi modifiant la Loi des libérations conditionnelles.

BILLS DE DIVORCE

Première lecture des bills suivants:

Bill B2, intitulé: Loi pour faire droit à Jessie Ruth Haverson.—L'honorable M. Blain.

Bill C2, intitulé: Loi pour faire droit à Arthur Foord.—L'honorable M. Daniel.

Bill D2, intitulé: Loi pour faire droit à Harold Gordon Hendry.—L'honorable M. Black.

Bill E2, intitulé: Loi pour faire droit à Karl Peter Hansen.—L'honorable M. Black.

Bill F2, intitulé: Loi pour faire droit à Ethel Hadden.—L'honorable W. B. Ross.

Bill G2, intitulé: Loi pour faire droit à William James McLaughlan.—L'honorable W. B. Ross.

Bill H2, intitulé: Loi pour faire droit à Alyce Wilson.—L'honorable W. B. Ross.

Bill I2, intitulé: Loi pour faire droit à Lemuel Burkett.—L'honorable M. Pardee.

COMMISSION INTERNATIONALE DU FLEUVE SAINT-LAURENT

L'honorable M. GRIESBACH se lève par suite de l'avis qu'il a donné: Qu'il demandera au gouvernement:

1. Le gouvernement a-t-il l'intention d'instituer une commission pour collaborer avec une commission similaire des Etats-Unis sur la question de la canalisation et du développement de la puissance hydraulique du fleuve Saint-Laurent?

2. Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il de nommer parmi les membres de cette commission des représentants de l'état-major général du Canada?

Et il donne avis qu'il attirera l'attention du gouvernement sur les questions militaires impliquées dans ce projet.

Il dit: Honorables messieurs, les journaux annoncent que le gouvernement a l'intention d'instituer une commission pour collaborer avec une commission similaire des Etats-Unis sur la question de la canalisation et du développement de la puissance hydraulique du fleuve Saint-Laurent.

Je ferai remarquer aux membres de cette honorable assemblée, qu'à toutes les périodes de l'histoire du Canada, le fleuve Saint-Laurent a toujours été une artère commerciale importante et, mettant obstacle à la marche des armées, une frontière stratégique de prime importance. Tout ce que l'on entreprendra pour canaliser ce fleuve ou en développer la force hydraulique aura une portée profonde sur sa condition de barrière stratégique. Je prétends que le gouvernement devrait nommer à cette commission un représentant de l'état-major général du Canada. Si je mentionne un représentant de l'état-major, et non un officier choisi au hasard, c'est que je connais la compétence de notre état-major, et je sais aussi qu'il est responsable des conseils que le gouvernement reçoit dans les questions de cette nature.

Même si la raison suivante était la seule à militer en faveur de ma suggestion, je crois qu'elle serait suffisante, et j'appellerai l'attention de mes honorables collègues sur une dépêche de Washington, en date du premier avril, reproduite dans la "Gazette" de Montréal. Elle se lit ainsi:

Le secrétaire du ministère de la guerre Weeks a annoncé aujourd'hui les noms des officiers militaires du génie qui doivent faire partie de la commission mixte instituée pour étudier le projet de canalisation du Saint-Laurent. Les commissaires américains auront à leur tête le colonel George B. Pillsbury, qui sera secondé par les colonels Edgard Jadwin et William Kelley, comme conseillers. Le colonel Pillsbury consacrera tout son temps au projet concernant le Saint-Laurent, tandis que les colonels Jadwin et Kelley continueront de remplir leurs fonctions actuelles, tout en donnant ce qu'ils pourront de leur temps pour coopérer dans le travail du colonel Pillsbury.

Le gouvernement des Etats-Unis a cru bon de nommer à la commission des représentants de l'état-major de l'armée américaine, parce qu'il comprend que ce projet comporte des problèmes stratégiques tout aussi bien que commerciaux. C'est pourquoi, je le répète, je crois que le gouvernement du Canada devrait aussi nommer à la commission des représentants de l'état-major général de l'armée canadienne.

L'honorable M. DANDURAND: Il me fera plaisir de porter à l'attention du ministère de la Défense les remarques de mon honorable ami. La réponse que j'ai se lit comme suit:

1. Le gouvernement a l'intention d'instituer une commission nationale pour donner au gouvernement des avis sur tous les différents aspects de cette importante question nationale. Le gouvernement américain a déjà nommé une commission nationale composée de citoyens marquants.

2. La suggestion de nommer à la commission un représentant de l'état-major général de l'armée canadienne sera prise en considération par le gouvernement, lors de l'institution projetée de la commission nationale. On a pris des mesures pour donner une représentation au ministère de la Défense à la commission interministérielle qui siège en ce moment pour aviser le gouvernement.

BILL DES DIFFERENDS INDUSTRIELS

L'honorable W. B. ROSS demande:

1. Le gouvernement ou un département du gouvernement a-t-il reçu une opinion du ministère de la Justice ou d'un conseil quant à la constitutionnalité des dispositions du bill (n° 7), intitulé: "Loi modifiant la Loi des enquêtes en matière de différends industriels", ou de l'un quelconque de ses articles?

2. Dans l'affirmative, quelle est cette opinion et a-t-elle été exprimée avant ou après l'arrêt du comité judiciaire du Conseil privé, dans la cause du Procureur général d'Ontario vs Reciprocal Insurers?

3. S'il n'a été reçu aucune opinion, le gouvernement voudra-t-il la demander immédiatement au ministère de la Justice?

4. Avant de poursuivre l'étude de ce bill, le gouvernement voudra-t-il déférer à la Cour suprême du Canada la question de la constitutionnalité des articles 2 et 3 du bill?

L'honorable M. DANDURAND: Le ministère de la Justice m'a donné instruction de répondre dans la négative à la première et à la deuxième question.

La réponse aux troisième et quatrième questions est aussi négative, car la Cour d'Appel d'Ontario vient justement de décider que la loi est constitutionnelle.

DIFFEREND INDUSTRIEL AU CAP-BRETON.

Sur l'avis de motion par l'honorable M. DAVID:

Qu'il attirera l'attention du Sénat et du gouvernement sur le compte rendu publié le 31 mars dernier et reproduit dans les "Débats" du Sénat du 1er avril, d'un discours prononcé par un nommé McLachlan, à une assemblée de mineurs au Cap-Breton, et qu'il demandera si McLachlan est bien celui que le gouvernement a récemment élargi conditionnellement et, dans l'affirmative, si le gouvernement a l'intention de tolérer que cet homme dangereux continue d'exprimer des sentiments aussi pernicieux, et s'il ne croit pas à propos de l'incarcérer de nouveau dans l'intérêt de la société et de la classe ouvrière elle-même.

L'honorable M. GRIESBACH.

L'honorable M. DANDURAND: C'est apparemment le même homme, mais le gouvernement n'a aucune preuve absolue que les paroles rapportées par les journaux ont été vraiment prononcées.

FONCTIONNAIRES PUBLICS AU YUKON.

DEMANDE DE DOCUMENTS

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER demande au gouvernement:

Quel est le nombre des fonctionnaires et employés fédéraux de toute espèce dans le Territoire du Yukon? Quels sont leurs emplois, appointements, allocations et dépenses? Quelle est la population actuelle du Territoire, son revenu total et la provenance de ce revenu?

L'honorable M. DANDURAND: Je prie le très honorable sénateur de changer sa motion en une demande de documents.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Avec l'espoir que ces documents seront produits bientôt

L'honorable M. DANDURAND: Je les ai ici. Je crois que le très honorable sénateur y trouvera une réponse complète à ses questions. Autant que je puis en juger, ils comprennent tous les services publics du Yukon.

Pendant la discussion sur l'amendement à la loi des juges, mon honorable ami le leader du parti conservateur dans cette Chambre (l'honorable sir James Lougheed) m'a demandé si je pouvais obtenir du ministère de l'Intérieur des renseignements qu'il avait suggérés par motion,—dans sa modestie, il n'osa les demander verbalement—demandant si les sous-ministres des divers ministères intéressés dans l'administration du Yukon ne pourraient se réunir et trouver des moyens de réduire les dépenses de cette administration. La réunion suggérée par mon honorable ami a eu lieu. J'ai ici les minutes des délibérations de cette réunion ou de ces réunions, et je vais les déposer sur le bureau de la Chambre avec le rapport complémentaire du sous-ministre. Ainsi, nous avons un rapport complet du ministère de l'Intérieur.

La motion demandant les documents est adoptée.

IMPORTATION DES SPIRITUEUX

DEMANDE DE DOCUMENTS

L'honorable M. BOURQUE (au nom de l'honorable M. Beaubien) propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état faisant connaître la quantité et le prix des liqueurs alcooliques importées dans chaque province du Canada pour chaque mois de la période comprise entre le 1er janvier 1923 et le 1er mars 1924, et réparties comme suit:

(a) liqueurs,
(b) vins,
(c) drogues;
et mentionnant la teneur en alcool pour chaque catégorie, ainsi que les divers pays de provenance.

La motion est adoptée.

BILLS DE DIVORCE

Troisième lecture des bills suivants:

Bill C, intitulé: Loi pour faire droit à Rilla May Freeman.—L'honorable M. McCoig.

Bill D, intitulé: Loi pour faire droit à Jossie Maria Watchorn.—L'honorable W. B. Ross.

Bill E, intitulé: Loi pour faire droit à Walter Scott Miller.—L'honorable G. V. White.

Bill F, intitulé: Loi pour faire droit à Harriet Bertha Wiser.—L'honorable W. B. Ross.

Bill G, intitulé: Loi pour faire droit à Esther Mary Edwardes St. George.—L'honorable W. B. Ross.

Bill H, intitulé: Loi pour faire droit à Mabel Peters.—L'honorable W. B. Ross.

Bill I, intitulé: Loi pour faire droit à William Thomas Trott.—L'honorable W. B. Ross.

Bill J, intitulé: Loi pour faire droit à Lucy Elizabeth Smith.—L'honorable W. B. Ross.

BILL D'INTERET PRIVE

L'honorable M. BELCOURT propose la deuxième lecture du bill K, intitulé: Loi concernant un brevet de Thomas William Pritchard.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: L'honorable sénateur voudra-t-il nous donner les raisons de cette demande de prorogation de terme?

L'honorable M. BELCOURT: Si on me le permet, je lirai la déclaration assermentée du pétitionnaire:

Je, Thomas William Pritchard, ci-devant de la cité de Winnington, dans l'Etat de la Caroline du Nord, maintenant domicilié dans la ville de New-York, Etat de New-York, Etats-Unis, chimiste, prête serment et dis:

1. Que je connais personnellement les faits et les choses ci-après décrits.

2. Que je suis l'auteur d'une invention connue en chimie sous le nom de "procédé de distillation", et que j'ai obtenu sous ce titre, par lettres patentes du Canada, un brevet portant le numéro 165,468.

3. Que je suis le seul propriétaire de ces lettres patentes.

4. Que j'ai consacré plusieurs années au travail varié et minutieux que demandaient les recherches nécessaires à trouver ce procédé de distillation, à son perfectionnement pour le rendre utile et applicable au commerce, et que le tout a nécessité des frais personnels et autres s'élevant à plusieurs milliers de dollars.

5. Que, de plus, vu les conditions anormales créées pendant et après la grande guerre, et résultant de ses effets, il m'a été impossible d'intéresser les détenteurs de capitaux et d'obtenir les moyens voulus pour exploiter ladite invention par des opérations commerciales avant cette année.

6. Que j'ai maintenant toute raison de croire fermement que j'aurai l'aide financière pour exploiter ladite invention de cette date à, disons, un an après l'adoption de la loi actuellement demandée par pétition.

7. Que le ou vers le 20 de janvier 1924, j'ai fait faire des démarches pour connaître le degré de validité de ces lettres patentes au Canada et l'on me donna ce renseignement auquel j'ajoute pleinement foi, que si, avant le 10 janvier 1924, c'est-à-dire 10 jours avant ma demande de renseignement, j'avais, en payant les frais d'une second terme de validité pour les lettres patentes et en exposant les raisons pour lesquelles une prorogation de temps devrait m'être accordée pour la fabrication de mon invention,—demandé telle prorogation de terme pour fabriquer au Canada, la pétition nécessitée pour remettre les lettres patentes en vigueur n'aurait pas eu sa raison d'être.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quelle est cette invention?

L'honorable M. BELCOURT: Il la décrit comme étant un "procédé de distillation", et mentionne qu'elle a nécessité des recherches tant pour la trouver que pour y apporter des perfectionnements pour la rendre utile et appréciable au commerce.

L'honorable M. MURPHY: Quelle est la substance distillée?

L'honorable M. BELCOURT: Je n'en sais rien de plus que ce que contient la déclaration assermentée.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Naturellement, tout ce qui comporte une distillation tente aujourd'hui le goût du public.

L'honorable M. BELCOURT: Le goût de plusieurs, certainement. (Lisant):

8. Qu'à moins que la limite fixée par lesdites lettres patentes, pour commencer la construction, la fabrication et la mise en opération, au Canada, de ce procédé de distillation, ne soit portée à un an de la date de l'adoption de la loi requise par le pétitionnaire, je subirai des dommages considérables et une perte d'argent qui s'élèvera à plusieurs milliers de dollars.

(Signé): Thomas William Pritchard.

Déclaré sous serment devant moi, dans la cité de New-York, Etat de New-York, Etats-Unis d'Amérique, ce quatrième jour d'avril 1924.

(Signé): F. N. Bunger, Notaire public.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Mon honorable ami n'a pas donné une seule raison qui milite en faveur d'une exemption pour le pétitionnaire qui n'a pas payé un dollar de frais, qui n'a pas rempli les conditions fondamentales nécessaires pour retenir son brevet. Dans sa pétition, il ne mentionne pas une seule raison plausible d'avoir d'abord désobéi à la loi, si ce n'est une raison que toute personne dont le brevet devient caduc peut invoquer. Je crois que nous devrions être bien prudents quand il s'agit de

soustraire certains cas aux dispositions de la loi générale des brevets, aux conditions qu'elle impose et d'accorder des droits dans des cas particuliers. Si les renseignements que l'on nous donne suffisent pour nous faire adopter cette loi, je ne vois pas comment nous serions excusables de rejeter une seule demande semblable de la part de toute personne qui n'aurait pas payé les honoraires on qui n'aurait pas rempli les autres conditions. C'est une chose très grave, il me semble, d'adopter cette mesure sans avoir de plus fortes raisons que celles que l'on nous présente. Mon honorable ami a-t-il fait une étude spéciale du cas, ou a-t-il simplement les faits que nous avons?

L'honorable M. BELCOURT: Une des personnes intéressées est venue me voir. J'oublie maintenant ce qu'elle m'a dit, mais je lui suggérai tout aussitôt de suivre la voie ordinaire en énumérant dans une déclaration assermentée les raisons appuyant sa pétition au Parlement. Elle déposa sa déclaration assermentée chez le Greffier de la Chambre, et elle m'en envoya une copie. J'ai toujours cru que la coutume parlementaire suivie en pareille occurence était de soumettre ces bills au comité permanent des bills d'intérêt privé. La Chambre a toujours été d'opinion, il me semble, que c'était là une question de faits dont le comité devait s'enquérir, et que la deuxième lecture du bill a toujours lieu avec l'entente que le bill sera examiné par le ministère qui aura l'occasion de présenter ses vues à cet égard. J'interprète la deuxième lecture de ce bill comme signifiant seulement qu'il est soumis à la considération d'un comité qui l'étudiera dans tous les détails, qui tiendra une enquête sur toute la question. et qui prendra sur lui la responsabilité de nous recommander l'adoption ou le rejet du bill.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: C'est parfait.

La motion est adoptée, et le bill subit sa deuxième lecture.

BILLS DE DIVORCE

Deuxième lecture des bills suivants:

Bill L, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Luella Patterson Kelly.—L'honorable G. V. White.

Bill M, intitulé: Loi pour faire droit à Arthur Harold Mingay.—L'honorable W. B. Ross.

Bill N, intitulé: Loi pour faire droit à Isabella Guild.—L'honorable M. Sharpe.

Bill O, intitulé: Loi pour faire droit à Albert Lawrence.—L'honorable M. Bennett.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

Le très hon. sir GEORGE E. FOSTER.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 1er mai 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BRISE-LAMES DU PORT LATOUR

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. Quelque montant a-t-il été approprié à la dépense d'un brise-lames à Port la Tour, comté de Shelburne, Nouvelle-Ecosse, au cours de l'exercice 1922-23 ou 1923-24; et quel montant a été approprié chaque année?
2. Quelque montant a-t-il été dépensé au cours de ces deux exercices ou de l'un de ces deux exercices, et quel a été le montant de la dépense en chaque année?
3. Quelque partie du crédit voté en 1923-24 restait-elle non dépensée à l'expiration de l'exercice fiscal, et, dans l'affirmative, à combien s'élevait cette partie non dépensée?
4. Un montant d'argent est-il disponible, au cours de l'année fiscale 1924-25, à l'égard de ces travaux, et, dans l'affirmative, quel est ce montant?
5. Les travaux sont-ils en voie d'exécution audit brise-lames? Dans l'affirmative, à quel date le travail a-t-il commencé, et quel montant a-t-on l'intention de dépenser dans les opérations actuelles?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Aucun crédit en 1923; crédit de 1923-24, $6,800.00.
2. On dépensa $6,916.64 dans l'exercice financier 1923-24.
3. Non.
4. Non.
5. Les travaux sont maintenant arrêtés.

DEMANDE DE DOCUMENTS

L'honorable M. TANNER propose:

Qu'il émane du Sénat un ordre pour faire produire un rapport incluant des copies des bordereaux de paye, pièce justificative et correspondance se rapportant aux dépenses faites au brise-lames de Port la Tour, comté de Shelburne, Nouvelle-Ecosse, durant l'année civile 1923.

La motion est adoptée.

BILLS DE DIVORCE

Troisième lecture des bills suivants:

Bill L, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Luella Patterson Kelly.—L'honorable G. V. White.

Bill M, intitulé: Loi pour faire droit à Harold Mingay. —L'honorable W. B. Ross.

Bill N, intitulé: Loi pour faire droit à Isabella Guild.—L'honorable M. Sharpe.

Bill O. intitulé: Loi pour faire droit à Albert Lawrence.—L'honorable M. Bennett.

Deuxième lecture des bills suivants:

Bill P, intitulé: Loi pour faire droit à Douglas Lewin.—L'honorable W. B. Ross.

Bill Q, intitulé: Loi pour faire droit à Mary Quinn.—L'honorable M. McCall.

Bill R, intitulé: Loi pour faire droit à Marie Darling Irvin.—L'honorable M. McCall.

Bill S, intitulé: Loi pour faire droit à Margaret DeMello.—L'honorable M. McCall.

Bill T, intitulé: Loi pour faire droit à Mary Caroline Dooley.—L'honorable M. Hardy.

Bill U, intitulé: Loi pour faire droit à Barbara Gibb Duncan.—L'honorable M. Green.

Bill V, intitulé: Loi pour faire droit à Nellie Sinkins.—L'honorable M. Green.

Bill W, intitulé: Loi pour faire droit à Catherine Jean Livingstone.—L'honorable M. Blain.

Bill X, intitulé: Loi pour faire droit à Alice Maude Knowles.—L'honorable M. Blain.

DIMINUTION DU NOMBRE DE SENATEURS

REPRISE DU DEBAT

Le Sénat reprend le débat ajourné le 3 avril sur la motion suivante de l'honorable M. Turriff:

1. Que, de l'avis du Sénat, il est judicieux, dans l'intérêt de l'économie et de la bonne administration, de diminuer d'un tiers le nombre des sénateurs, et de le ramener de quatre-vingt-seize à soixante-quatre.

2. Que cette diminution devrait être effectuée en ne remplissant pas les vacances qui pourront se produire parmi les sénateurs représentant une province jusqu'à ce que le nombre des sénateurs de cette province soit réduit d'un tiers, sauf dans la représentation sénatoriale de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, pour la diminution de laquelle il faudra établir une répartition exceptionnelle.

3. Que, lors de la nomination d'un sénateur sous le régime de la représentation réduite, il sera stipulé que les sénateurs prendront automatiquement leur retraite quand ils auront atteint l'âge de .... ans.—L'honorable M. Schaffner.

L'honorable M. SCHAFFNER: Honorables messieurs, je ne veux prendre que quelques minutes de votre temps cet après-midi. J'avais l'intention de ne faire aucune remarque sur la motion présentée par mon honorable ami d'Assiniboïa (l'honorable M. Turriff), et je me serais abstenu de parler s'il n'avait pas cédé à son habitude, que j'ai constatée pendant mes vingt années de vie parlementaire, de toujours faire mention de la république voisine.

Mon honorable ami demandait la réduction du nombre des sénateurs au Canada quand je lui posai cette question:

Puis-je demander à l'honorable monsieur s'il a pris en considération le fait qu'en plus du Sénat Fédéral, chaque Etat de l'Union a une seconde Chambre?

L'honorable représentant d'Assiniboïa me répondit:

Oui, je suis renseigné là-dessus, et je dirai que les membres des Sénats des Etats et du Sénat fédéral sont, au total, moins nombreux que les membres de nos diverses législatures, et que leurs dépenses administratives sont insignifiantes comparées aux nôtres.

Après de nombreuses recherches, j'ai pu établir, dans une liste que j'ai ici, le nombre de Sénats et de Législatures dans chaque Etat, et le nombre de membres de chacun de ces corps, et je vois que ce document prouve ce que j'avais dans l'esprit en posant ma question. Il y a 96 sénateurs au Sénat fédéral des Etats-Unis. Mais en considérant ce fait, nous devons nous rappeler que les membres du Sénat et de la Chambre des Représentants, aux Etats-Unis, reçoivent une indemnité double de ce que nous et les membres de la Chambre des Communes recevons au Canada; C'est-à-dire qu'ils reçoivent $8,000 par an.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Il y a là-bas 110,000,000 d'habitants pour payer ces dépenses.

L'honorable M. SCHAFFNER: Je cite simplement les faits. Ceci veut dire que les dépenses du Sénat aux Etats-Unis sont juste le double des dépenses du Sénat dans notre pays. Mais voici le point. L'argument de mon honorable ami serait assez fort, si l'on s'arrêtait à considérer seulement le nombre des représentants fédéraux aux Etats-Unis; mais nous devons tenir compte des représentants dans les divers états. Je ne veux pas apporter d'argument pour ou contre la réduction du nombre de sénateurs; je veux simplement établir, par une preuve solide, la base de ma question à l'honorable sénateur.

Il n'y a aucun doute que beaucoup d'entre vous, ont lu ce que l'honorable représentant du Nouveau-Brunswick (l'honorable M. Turgeon) a dit au sujet de l'aspect constitutionnel de cette question. Selon moi, il nous a donné des arguments très convaincants contre la réduction proposée du nombre des sénateurs. En considérant le peu de modifications que nos législateurs ont été obligés de faire à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, j'ai souvent admiré la prévoyance des hommes d'état qui ont conclu ce pacte. Jusqu'aujourd'hui, il a bien servi les intérêts du pays. Le but que se propose l'honorable représentant d'Assiniboïa est sans doute légitime, mais, après tout, quel sera le résultat de la réduction qu'il préconise. Il veut diminuer d'un tiers le nombre des membres de cette Chambre. Si le Parlement se rend à son désir, la seule économie effectuée se chiffrera au tiers des indemnités payées aujourd'hui aux membres du Sénat. Les autres dépenses seront absolument les mêmes qu'à l'heure actuelle.

Voyons maintenant ce qui existe en Grande-Bretagne. A ma grande surprise,—j'ai constaté—ce qui ne sera peut-être pas une surprise pour plusieurs honorables messieurs qui sont plus que moi au courant de la situation —que le nombre des membres de la Chambre des Lords excède de beaucoup celui des membres de la Chambre des Communes.

L'honorable M. CASGRAIN: Les membres de la Chambre des Lords ne reçoivent aucune indemnité parlementaire.

L'honorable M. SCHAFFNER: Mon honorable ami pourrait se passer de son indemnité tout aussi bien qu'eux. La Chambre des Lords comprend 740 membres, et la Chambre des Communes, 615. Avant l'établissement du Parlement d'Irlande, en 1922, ce pays envoyait 105 représentants au Parlement britannique, il n'y en a que 13 maintenant—et le nombre total des représentants à la Chambre des Communes était de 707.

Revenons aux Etats-Unis. Nous savons qu'il y a 48 états.

L'honorable M. ROBERTSON: 48 états et un District fédéral.

L'honorable M. SCHAFFNER: C'est vrai. Peu importe son étendue ou sa population, chaque état a deux Chambres. En passant, j'exprimerai l'idée qui m'est venue, il y un jour ou deux, lorsque l'honorable leader du gouvernement répondait à la question de mon honorable ami, le représentant de Lanaudière (l'honorable M. Casgrain). Si nous avions deux Chambres dans chaque province, nous n'aurions peut-être pas hérité de la responsabilité du paiement de millions que les provinces ont garantis aux chemins de fer, car, dans Québec et la Nouvelle-Ecosse, où il y a des Conseils législatifs, les provinces n'ont pas consenti à de telles obligations. Ainsi, nous trouvons, après tout, des arguments en faveur d'une seconde Chambre.

Comme je l'ai dit, il y a 48 états. Les Sénats des états comprennent 1,770 membres, et les législatures des états, 5,661 membres. Il y a 96 sénateurs fédéraux, et 435 membres dans la Chambre des Représentants. Ceci fait un total de 7,962, ou pratiquement, de 8,000 représentants.

Un autre point que je veux faire ressortir est qu'en dépit de l'augmentation de notre population, le nombre de nos sénateurs ne peut être augmenté sans que soit modifiée notre constitution, tandis que dans la Chambre des Communes, tous les 10 ans, après le remaniement des sièges électoraux, le nombre des membres augmente, vu l'augmentation de notre population dans les provinces de l'Ouest. Il y a maintenant 235 députés à la Chambre des Communes, mais après la revision des districts électoraux, il y en aura 245. Ainsi, la Chambre des Communes deviendra, par suite de l'augmentation de notre population, un corps très considérable, tandis le nombre des sénateurs restera le même.

L'exposé suivant démontre le nombre de membres au sénat et à la législature de chaque état de la république, ainsi que le nombre de sénateurs et de représentants à la Chambre fédérale des Etats-Unis.

Etat	Sénat	Assemblée législative
Maine	31	151
New Hampshire	24	421
Vermont	30	246
Massachusetts	40	240
Rhode Island	39	100
Connecticut	35	258
New-York	51	150
New-Jersey	21	60
Pennsylvanie	50	208
Ohio	37	125
Indiana	50	100
Illinois	51	153
Michigan	32	100
Wisconsin	33	100
Minnesota	67	131
Iowo	50	108
Missouri	34	142
Dakota-Nord	49	113
Dakota-Sud	*35	*105
Nebraska	33	100
Kansas	40	125
Delaware	17	35
Maryland	27	102
Virginie	*37	*95
Virginie-Ouest	30	94
Caroline du Nord	50	120
Caroline du Sud	44	124
Georgie	51	193
Floride	32	75
Kentucky	38	100
Tennessee	33	99
Alabama	35	106
Mississipi	45	138
Arkansas	39	100
Louisiane	39	101
Oklahoma	44	*100
Texas	31	150
Montana	54	107
Idaho	44	54
Wyoming	25	54
Colorado	35	65
Nouveau Mexique	24	49
Arizona	19	35
Utah	20	55
Nevada	17	37

Etat	Sénat	Assemblée législative
Washington	42	97
Oregon	30	60
Californie	40	80
	1,770	5,661
Sénat fédéral	96	
Chambre fédérale		435
	1,866	6,096
		1,866
Total		7,962

*Nombre approximatif.

Le nombre de membres des différentes législatures du Canada est comme suit:

Sénat fédéral	96
Chambre des Communes	235
Total	331
Législatures provinciales:	
Ontario	111
Québec	85
Nouvelle-Ecosse	43
Nouveau-Brunswick	48
Manitoba	55
Colombie-Anglaise	47
Ile du Prince-Edouard	30
Saskatchewan	63
Alberta	58
Total	540

J'ai dit tout ce que j'avais à dire, sauf que je veux aussi faire remarquer que dans chacun des Etats-Unis, si petit qu'il soit, il y a deux Chambres, et qu'avec une population bien plus considérable que la nôtre, le nombre de membres composant les corps législatifs de l'Union est bien plus restreint que chez nous. Ainsi l'état de New-York, qui est le plus populeux de l'Union, et dont la population est presqu'égale à celle du Canada, a 51 sénateurs et 150 députés à l'Assemblée législative, tandis qu'il y a 540 membres dans les différentes législatures provinciales du Canada. D'un autre côté, nous avons seulement deux Conseils législatifs, l'un dans Québec, comprenant 24 membres, et l'autre comprenant 21 membres, dans la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. STANFIELD: La Nouvelle-Ecosse est bien partagée.

L'honorable M. SCHAFFNER: Oui, il y a quelques grands hommes dans la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. TANNER: Ce sont tous de bons hommes.

L'honorable M. SCHAFFNER: J'ai cru vous intéresser en vous donnant ces chiffres qui pourront servir à établir des comparaisons. J'ai essayé de vous présenter ces faits dans le plus court temps possible.

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le débat est ajourné.

BILL CONCERNANT LES DIFFERENDS INDUSTRIELS

A l'appel de l'orde du jour:

Deuxième lecture du bill 7, intitulé: Loi modifiant la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907.—L'honorable M. Dandurand.

L'honorable W. B. ROSS: Avant que l'honorable leader s'occupe de ce bill, je veux lui demander d'en remettre la deuxième lecture à un jour de la semaine prochaine. Un certain nombre de jugements ont été déposés sur le bureau de la Chambre. J'ai pu en lire un: celui du Conseil privé se prononçant sur une question ontarienne. Une des principales questions à décider est celle de savoir si le parlement a le pouvoir de légiférer sur les matières que comportent les articles 2 et 3. Le Conseil privé a décidé, dans des termes non équivoques, que le parlement fédéral n'avait pas de juridiction en matière de propriété et de droit civil, ou en toute autre matière de juridiction provinciale, et qu'il n'avait pas le droit d'édicter une loi décrétant qu'une violation d'un droit civil donnant lieu à un recours en dommage devant une cour civile, est une offense criminelle. Il nous faudra débattre toute cette question. Je ne crois pas qu'il soit sage d'adopter une loi que nous n'avons pas le pouvoir d'adopter. Je sais que beaucoup de mes honorables collègues sont intéressés dans cette question, et sont d'opinions divergentes à son sujet, et moi-même, j'aimerais à étudier les décisions de la Cour d'Ontario. Je suis porté à croire que ces décisions ne portent pas du tout sur la question qui nous est soumise. Je crois aussi que la réponse que j'ai reçue l'autre jour, quand j'ai demandé l'opinion du ministère de la Justice sur les articles 2 et 3, n'est pas tout à fait satisfaisante.

L'honorable M. DANDURAND: Le ministère de la Justice a répondu dans la négative.

L'honorable M. ROSS: Qu'il n'avait pas donné d'opinion? Alors, l'on ne m'a pas donné le renseignement que je désirais, car je voulais savoir si c'était l'intention du gouvernement de s'assurer si le parlement a ou n'a pas le pouvoir d'édicter les articles 2 et 3 de ce

nouveau bill. Je ne crois pas que la réponse de l'honorable leader me renseignait beaucoup là-dessus.

L'honorable M. DANDURAND: A quelle date mon honorable ami veut-il fixer le débat sur le bill?

L'honorable M. ROSS: Mercredi prochain. Je crois que tous les sénateurs seront ici ce jour-là.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne m'oppose nullement à remettre la deuxième lecture du bill à mercredi, s'il est bien compris que nous le discuterons alors. S'il nous faut accéder à la demande d'un certain nombre de sénateurs qui veulent ajourner encore le débat, nous pourrons nous rendre à la fin de la session sans avoir pu examiner le bill auquel nous avons déjà donné un temps considérable durant la dernière session.

Pour l'information de mes honorables collègues qui veulent se renseigner sur l'aspect constitutionnel du bill, j'ai apporté avec moi 50 copies du jugement prononcé par la Cour d'Appel d'Ontario, le 22 avril dernier. Il comprend la décision des quatre juges qui soutiennent que la loi est constitutionnelle, et l'opinion dissidente du juge Hodgins.

Mon honorable ami (l'honorable W. B. Ross) m'a demandé si le gouvernement, ou le ministère de la Justice, avait l'intention de soumettre cette loi à la Cour Suprême. Je dois lui dire que le ministère de la Justice a déjà pris une attitude au sujet de cette loi, devant la Cour d'Ontario, et qu'il a obtenu un jugement de cette cour décidant que la loi est constitutionnelle. Il est possible qu'appel de cette cause soit interjeté à la Cour Suprême du Canada ou au Conseil privé. Cependant, je demande à mon honorable ami de bien se mettre dans l'esprit que la question d'autorité ou de pouvoir ne fait aucun doute. Je soutiens que nous ne devons pas mettre en doute notre propre juridiction. Cette loi est sur les statuts depuis 1907, et je crois qu'elle a rendu des services au pays. On l'attaque maintenant devant les cours et elle sera soumise à l'épreuve. La Cour d'Appel déclare qu'elle est constitutionnelle. Je suggère que nous nous en référions à la décision du plus haut tribunal et que nous n'attendions pas cette décision pour modifier la loi. Les modifications qu'y apporte ce bill ne sont pas très importantes, et n'affectent en rien le principe de la loi déjà inscrite sur nos statuts. J'appelle l'attention de mon honorable ami sur ce fait.

Cependant, je n'ai aucune objection à proposer que cet ordre soit rayé et inscrit de

nouveau à l'Ordre du jour de mercredi prochain. Je crois que tous mes honorables collègues qui désirent étudier la question, trouveront tous les arguments des deux parties en cause dans le jugement que la Cour d'Appel a rendu dernièrement.

La proposition de remettre à plus tard la deuxième lecture, est adoptée.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill J2, intitulé: Loi pour faire droit à William Ewart Gladstone Pettinger.—L'honorable M. Bennett.

Bill K2, intitulé: Loi pour faire droit à Anna McGeachey.—L'honorable M. Blain.

Bill L2, intitulé: Loi pour faire droit à Antonio Petranglo.—L'honorable M. Blain.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du vendredi, 2 mai 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILLS DE DIVORCE

Première lecture des bills suivants:

Bill M2, intitulé: Loi pour faire droit à Ella Vear.—L'honorable M. Sharpe.

Bill N2, intitulé: Loi pour faire droit à Anna Welton.—L'honorable M. Daniel.

Bill O2, intitulé: Loi pour faire droit à Marjory Mahaffy Cox.—L'honorable M. Todd.

Bill P2, intitulé: Loi pour faire droit à Mary Elizabeth Milne.—L'honorable W. B. Ross.

Bill Q2, intitulé: Loi pour faire droit à Georgina Myrtle Potts.—L'honorable W. B. Ross.

Bill R2, intitulé: Loi pour faire droit à Guy Barrington Hutchings.—L'honorable W. B. Ross.

Troisième lecture des bills suivants:

Bill P, intitulé: Loi pour faire droit à Douglas Lewin.—L'honorable W. B. Ross.

Bill Q, intitulé: Loi pour faire droit à Mary Quinn.—L'honorable M. McCall.

Bill R, intitulé: Loi pour faire droit à Marie Darling Irving.—L'honorable M. McCall.

Bill S, intitulé: Loi pour faire droit à Margaret DeMello.—L'honorable M. McCall.

Bill T, intitulé: Loi pour faire droit à Mary Caroline Dooley.—L'honorable M. Hardy.

Bill U, intitulé: Loi pour faire droit à Barbara Gibb Duncan.—L'honorable M. Green.

Bill V, intitulé: Loi pour faire droit à Nellie Sinkins.—L'honorable M. Green.

Bill W, intitulé: Loi pour faire droit à Catherine Jean Livingstone.—L'honorable M. Blain.

Bill X, intitulé: Loi pour faire droit à Alice Maude Knowles.—L'honorable M. Blain.

Deuxième lecture des bills suivants:

Bill B2, intitulé: Loi pour faire droit à Jessie Ruth Haverson.—L'honorable M. Blain.

Bill C2, intitulé: Loi pour faire droit à Arthur Foord.—L'honorable M. Daniel.

Bill D2, intitulé: Loi pour faire droit à Harold Gordon Hendry.—L'honorable M. Black.

Bill E2, intitulé: Loi pour faire droit à Karl Peter Hansen.—L'honorable M. Black.

Bill F2, intitulé: Loi pour faire droit à Ethel Hadden.—L'honorable W. B. Ross.

Bill G2, intitulé: Loi pour faire droit à William James McLaughlan.—L'honorable W. B. Ross.

Bill H2, intitulé: Loi pour faire droit à Alyce Wilson.—L'honorable W. B. Ross.

Bill I2, intitulé: Loi pour faire droit à Lemuel Burkett.—L'honorable M. Pardee.

IMPRESSIONS DU PARLEMENT

CORRECTION D'UNE ERREUR

A l'appel de l'Ordre du jour:

Prise en considération du premier rapport du comité mixte des deux Chambres sur les impressions du Parlement.

L'honorable SMEATON WHITE: Honorables messieurs, dans le rapport qui vous est soumis, il s'est glissé, sous la plume du greffier, une légère erreur que je désire rectifier. Les publications portant les numéros 35, 36a, 37 et 37a de la liste ont déjà été imprimées. Elles auraient dû apparaître sur la lite des publications dont le comité a autorisé l'impression. La première portant le numéro 35, a été imprimée pendant les vacances, à la demande expresse du premier ministre, qui voulait l'avoir pour l'ouverture du parlement. Celle qui porte le numéro 37a a aussi été imprimée par requête spéciale, et devrait apparaître sur la liste. Un certain nombre d'exemplaires des publications portant les numéros 36a et 37 ont été achetés à Londres, mais ces publications apparaîtront au volume relié des procès-verbaux. Je propose que le rapport soit modifié pour inclure ces publications.

La motion est agréée, et le rapport est adopté, tel que modifié.

Le Sénat s'ajourne à mardi prochain, à 8 heures du soir.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mardi, 6 mai 1924.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir.

Prières et affaires de routine.

PRESENTATION D'UN NOUVEAU SENATEUR

L'honorable Clifford William Robinson, de Moncton, Nouveau-Brunswick, est présenté par l'honorable M. Dandurand et l'honorable M. Turgeon.

BILLS D'INTERET PRIVE

Les bills suivants sont déposés:

Bill S2, intitulé: Loi constituant en corporation la "Dominion Electric Protection Company".—L'honorable G. G. Foster.

Bill X2, intitulé: Loi concernant "The General Animals Insurance Company of Canada".—L'honorable M. Green.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill T2, intitulé: Loi pour faire droit à Amy Selain Slater Therrien.—L'honorable M. Pope.

Bill U2, intitulé: Loi pour faire droit à Harold Adrian Proctor.—L'honorable W. B. Ross.

Bill V2, intitulé: Loi pour faire droit à Harry Charles Arthur.—L'honorable M. Green.

Bill W2, intitulé: Loi pour faire droit à Tony Bazar.—L'honorable M. Green.

NAVIRES "GEORGE ORR" ET "KEARSARGE"

L'honorable M. BENNETT demande au gouvernement:

Si les navire *George Orr* et *The Kearsarge* faisant le service sur les Grands lacs sont encore la propriété du chemin de fer national du Canada ou de toute autre division du service public du gouvernement canadien;

(a) Le gouvernement a-t-il l'intention de vendre ces navires, et, dans l'affirmative, à quelle date?

(b) Si l'administration des chemins de fer nationaux canadiens a décidé de ne pas vendre ces deux navires, a-t-on l'intention de les utiliser pendant la prochaine saison de navigation, et, dans l'affirmative, pour quel service?

(c) Ces navires ont-ils leur port d'attache au Canada ou aux Etats-Unis?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Les navires *Arthur Orr* et *The Kearsarge* sont encore la propriété des chemins de fer nationaux. Le navire *George Orr* fut nolisé par le gouvernement des Etats-Unis, en 1917.

2. La question de vendre ces navires n'a pas encore été étudiée.

3. Ils ont été en service régulier entre Depot Harbour, Chicago et Milwaukee.

4. Aux Etats-Unis.

EMPLOI DE J. C. WATTERS

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. J. C. Watters est-il à l'emploi du gouvernement?
2. Quelle est la désignation de ses fonctions et quels sont ses appointements?
3. Quand a-t-il été admis dans le service?
4. Son emploi doit-il être temporaire ou permanent? S'il est temporaire, pour quelle durée?
5. Quel travail exécute-t-il, et à quel endroit?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Oui.
2. (a) Investigateur. (b) $250 par mois.
3. Le 11 avril 1924.
4. (a) Temporaire. (b) Trente jours et peut-être plus.
5. Il fait une étude des conditions industrielles dans les régions houillères de la Nouvelle-Ecosse.

RENVOI DU RECEVEUR DES POSTES A O'LEARY, ILE DU PRINCE-EDOUARD

L'honorable M. MURPHY demande au gouvernement:

1. D. D. Campbell, receveur des postes, à O'Leary, comté de Prince (île du Prince-Edouard), a-t-il été démis de ses fonctions?
2. Une enquête a-t-elle été instituée?
3. S'il a été démis, quelle a été la cause de son renvoi?
4. A la recommandation de qui l'affaire a-t-elle été déférée à un commissaire enquêteur, et quelles ont été les accusations formulées contre le receveur des postes?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Oui.
2. Oui.
3. Il s'est montré partisan politique.
4. Sur réception d'une pétition signée par des personnes résidant dans cette région, le ministère a institué une enquête selon la procédure ordinaire. La pétition accusait le receveur des Postes de s'être montré partisan politique.

OCCUPATION DE LA RUHR

INTERPELLATION

L'honorable M. CASGRAIN demande au gouvernement:

1. L'occupation de la Ruhr rapporte-t-elle, en espèces ou en nature, des sommes importantes au gouvernement français?
2. Si elle en rapporte, le gouvernement impérial en reçoit-il une part?
3. Si le gouvernement impérial en reçoit une part, quelle est-elle?
4. Le Canada a-t-il droit à une part de ces sommes?
5. S'il y a droit, quelle en est la proportion?
6. Si ce droit existe, le gouvernement du Canada prend-il les mesures voulues pour toucher sa part?

L'honorable M. DANDURAND: Les seuls renseignements qu'ont pu me fournir le ministère des Finances et le ministère des Affaires extérieures sont que la part du Canada dans le montant que la Grande-Bretagne recevra aux termes du Traité de Versailles représente 4.35 p. 100. J'ai réussi à me procurer des renseignements intéressants, puisés à une autre source. Je crois qu'ils constitueront une réponse à quelques-unes des questions contenues dans cette interpellation.

Je lirai un extrait d'un rapport présenté au Parlement par le premier ministre de France, M. Raymond Poincaré, le 2 avril dernier. Voici:

Lorque la France et la Belgique ont pris le parti d'entrer dans la Ruhr et de saisir des gages, le gouvernement allemand venait de déclarer dans sa lettre du 14 novembre 1922, adressée à la commission des réparations, que, pendant trois ou quatre ans, le Reich serait dans l'incapacité d'effectuer une prestation quelconque en nature ou en numéraire. L'Allemagne se croyait donc sur le point de réussir à esquiver définitivement ses obligations. Si, à cette époque, tous nos Alliés s'étaient associés à notre décision, il est bien probable que l'Allemagne se serait inclinée et aurait accepté l'inévitable. En tout cas, l'exploitation des gages aurait pu être réalisée dans un moindre délai. Vu les circonstances, la réalisation des gages était une question techniquement beaucoup plus difficile et devait, bien entendu, exiger plus de temps. La résistance passive, l'obstruction, les sabotages, nous ont, du reste, amenés peu à peu à exercer une emprise plus complète: l'organisation d'un régime douanier comprenant la ligne orientale, la régie des chemins de fer, le contrôle industriel du commerce extérieur des territoires occupés, des licences pour le commerce avec l'étranger, des dérogations pour le commerce avec l'Allemagne non occupée.

Eh bien, les prévisions que nous avions établies au mois de décembre 1922 sont aujourd'hui très largement dépassées.

L'exemple le plus frappant à cet égard est celui des recettes douanières qui, dans les prévisions, étaient évaluées à 200 millions de marks or par an. Or, les recettes du mois de février ont été d'environ 300 millions de marks or.

La progression des recettes moyennes par jour est la suivante: en octobre 1923, 803,000 francs; en novembre, 1,190,000 francs; en décembre, 2,053,000 francs; en janvier 1924, 2,957,000 francs; en février, 4,600,000 francs.

Evaluées en marks or les recettes douanières des premiers mois de 1924 sont sensiblement supérieures à l'ensemble des recettes douanières de toute l'année 1923.

Les résultats généraux sont les suivants: bilan financier au 31 décembre 1923, pour l'année de résistance passive. Total général des recettes comprenant:

(a) Les recettes des services franco-belges centralisés par le comité de comptabilité des gages de la haute-commission interalliée à Coblence.

(b) Les recettes effectuées directement par Trésors français et belge.

Produit de la vente du charbon, coke, produit des saisies, etc., 1,643,700,000 francs.

Dépenses, y compris les dépenses normales, des armées françaises et belges de la rive gauche du Rhin, telles qu'elles étaient constituées avant l'occupation de la Ruhr, 986,500,000 francs.

Excédent de recettes sur ce point, 657,200,000 francs.

Ainsi, au 31 décembre 1923, et malgré la résistance passive, les recettes ont permis de couvrir les dépenses, de payer les frais normaux d'occupation de la rive gauche du Rhin et laissé un excédent de plus de 600 millions.

Les résultats actuels sont les suivants:

1. Les douanes, les licences, les dérogations ont rapporté, au mois de février, 138 millions de francs. Soit pour une année, 1 milliard 600 millions.

2. Le kohlensteuer (impôt sur le charbon) a rapporté, du 20 janvier au 20 février, c'est-à-dire pendant un mois, 93 millions de francs, comprenant les récupérations d'arriérés. Le rendement pour l'année est évaluée à 500 millions.

3. Les forêts, coupes normales de 1924, rapportent, pour l'année, 110 millions.

4. Régie des chemins de fer. Il est rappelé que la régie, à son début, c'est-à-dire le 1er mars 1923, a trouvé le réseau complètement arrêté dans son trafic. Il faisait, à cette époque, 29,000 kilomètres de parcours par jour, pour 1,000 voyageurs et 1,000 tonnes de marchandises. Il fait aujourd'hui 270,000 kilomètres de parcours quotidien, pour 330,000 voyageurs et 310,000 tonnes de marchandises. Le trafic normal de 1922 était de 320,000 kliomètres pour 400,000 voyageurs et 375,000 tonnes de marchandises.

En résumé, l'exploitation des gages actuellement organisés doit donner un rendement annuel dépassant largement 4 milliards de francs.

Les dépenses des services civils, non compris les évaluations que je viens de vous faire connaître ne faisant état que de bénéfices nets, sont de moins de 25 millions par an.

Les frais de destockage et d'exploitation directe des mines et des cokeries ont été, en 1923, de 80 millions.

Le coût total des dépenses militaires des armées de la Ruhr, en 1923, a été d'environ 280 millions. Ces frais seront, d'ailleurs, réduits en 1924, par suite de la diminution, déjà en partie réalisée, des effectifs.

Les frais d'occupation normaux de la rive gauche du Rhin sont, pour l'armée française, de 493 millions. C'est le chiffre qui est porté au budget.

Ainsi, compte tenu des dépenses militaires belges et en comprenant dans les dépenses les frais normaux d'occupation qui ne sont pas des frais supplémentaires et qui sont indépendants de l'exploitation des gages, les dépenses totales n'atteignent pas 1 milliard en face de recettes de 4 milliards de francs. Par conséquent, nous trouvons 3 milliards disponibles pour le compte des réparations.

Il est entendu que ces 3 milliards doivent être répartis entre les Alliés et que les Belges doivent en bénéficier par priorité; ils n'en présentent pas moins pour l'ensemble des Alliés, le résultat de l'occupation de la Rhur.

Voici le télégramme que je recevais ce matin encore du général Degoutte:

"En mars, il a été expédié 2,104,000 tonnes de combustible-réparations, alors que le programme de la M.L.C.U.M. (Mission Interalliée de Contrôle des Usines et des Mines) ne comportait que 2,359,000 tonnes et que le programme de la commission des réparations du 2 décembre 1922,"—c'est-à-dire avant l'occupation de la Ruhr—"ne comprenait que 1,600,000 tonnes."

Ainsi, ces résultats le prouvent, les chiffres de la production normale de la Ruhr et de la Rhénanie ont été atteints ou même dépassés, et la démonstration est faite de la mauvaise foi qu'a montrée l'Allemagne avant l'occupation pour le service des prestations en nature et pour les payements en espèces.

J'ai en main un rapport du rendement des chemins de fer de la Ruhr comparé au rendement des chemins de fer en France. Ce rapport devrait intéresser la Chambre. En effet, comme les Alliés détiennent des gages précieux, cela peut faire naître l'espoir que les Allemands accepteront le rapport de Dawes:

A la date du 1er mars, le trafic assuré par la régie franco-Belge représentait environ les quatre cinquièmes de celui qu'assurait autrefois l'administration des chemins de fer du Reich.

La régie aurait pu rétablir le trafic sur le pied de 1922, si l'Allemagne avait exécuté les accords signés à Mayence le 1er décembre 1923, et aux termes duquel elle s'engageait à livrer à la régie les 1,100 locomotives soustraites aux territoires occupés. Mais le gouvernement allemand n'en a livré que 18. Quant aux wagons des chemin de fer, la régie n'en disposait que de 16,929, et le trafic normal en exigeait 44,400.

A l'heure actuelle, les recettes de la régie atteignent une moyenne de 6 millions de francs par jour, soit un bénéfice net de 1 million de francs par jour.

Aucun réseau français n'est exploité dans des conditions aussi favorables que les voies ferrées exploitées par la régie franco-belge dans les territoires occupés. Les tableaux suivants font ressortir cette comparaison remarquable par semaines:

Semaines	Tonnes de marchandises par jour	Recettes hebdomadaires, en francs
1923—		
19 au 25 novembre.. ..	88,569	10,701,546
26 novembre au 2 décembre..	106,290	12,963,955
3 au 9 décembre..	122,846	14,258,808
10 au 16 décembre.. ..	137,468	16,293,554
17 au 23 décembre.. ..	158,455	20,777,128
24 au 30 décembre.. ..	114,336	17,048,065
1924—		
21 décembre au 6 janvier	157,104	20,400,380
7 au 13 janvier..	186,765	22,482,383
14 au 20 janvier..	195,342	24,016,249
21 au 27 janvier..	205,869	24,650,144
28 janvier au 3 février ..	232,913	31,082,677
4 au 10 février..	263,006	36,955,165
11 au 17 février..	255,616	40,141,824
18 au 24 février..	270,887	40,193,941

Recettes brutes des chemins de fer français durant la semaine du 5 au 11 février 1924:

Paris-Lyon-Méditerranée..	37,090,000	francs
Nord..	21,440,000	"
Est..	20,743,000	"
Etat	19,186,000	"
Orléans	16,649,000	"
Alsace et Lorraine..	13,203,000	"
Midi..	9,435,000	"

Comme ces chiffres seront consignés aux "Débats", la Chambre sera à même de constater quel gage précieux la Ruhr constitue, et l'intérêt que les Allemands peuvent avoir à se libérer de cette régie en acceptant le rapport du général Dawes.

L'honorable M. CASGRAIN: M'est-il permis de faire observer que ce n'est pas une réponse à ma question, qui est très simple. Elle énonce en partie:

Si ce droit existe, le gouvernement du Canada prend-il les mesures voulues pour toucher sa part?

Cette partie de ma question est restée sans réponse. Je sais que je m'écarte du règlement en prenant la parole, mais ma question reste sans réponse.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai fait remarquer que mon honorable ami trouverait dans ce rapport une réponse virtuelle à sa question.

L'honorable M. CASGRAIN: Une réponse virtuelle. Quelle action le gouvernement exerce-t-il?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne crois pas que la Grande-Bretagne ait, jusqu'ici perçu quoi que ce soit, et mon honorable collègue ne peut espérer que le Canada perçoive sa part maintenant.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il la recevra en son temps.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai indiqué quelle sera la part du Canada quand la Grande-Bretagne, au nom de l'Empire, recevra sa part de l'occupation de la Ruhr.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je n'ai pas voulu interrompre mon honorable ami pendant qu'il lisait cet important document, qui est bien le mémoire le plus extraordinaire qu'il m'ait encore été donné d'entendre présenter tout le long de ma carrière de député et de sénateur. Un de nos collègues pose à mon honorable ami une simple question au sujet des intérêts canadiens dans la Ruhr, et le leader de la Chambre en profite pour prononcer un long discours et citer toute une série de chiffres indigestes, afin de faire de la propagande en faveur d'une certaine proposition sur laquelle les opinions sont partagées. Sa fougue l'emporte bien au delà des renseignements que demande l'honorable motionnaire, et auxquels celui-ci n'a jamais songé quand il a posé sa question. Le leader a longuement retenu l'attention de la Chambre, et le discours qu'il a prononcé est, j'ose dire, sans précédent dans les Débats de toute Assemblée législative.

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai observer à mon honorable ami qu'il n'était aucunement question de fougue de ma part quand le motionnaire me reprochait de ne pas répondre à sa question et de ne pas déposer le document sollicité. Je me suis adressé à divers ministères pour obtenir une réponse. Tous m'ont répondu que les données manquaient. J'ai trouvé des renseignements officiels, que j'ai jugés intéressants, à cause de l'absence de toute donnée dans l'une et l'autre Chambre à l'égard des recettes de l'occupation de la Ruhr. Notre part représente 4.35 p. 100 de celle que percevra l'Empire britannique. Ces chiffres offrent le plus vif intérêt, et si mon honorable ami daigne lire le rapport que je viens d'exposer, il devra certes reconnaître l'éloquence de ces chiffres.

Je ne me proposais pas uniquement d'exposer ce rapport. J'avais l'intention de remettre à mon honorable ami (le très honorable sir George E. Foster)—qui a sur ses collègues l'avantage de lire le français—le discours *in extenso* que M. Raymond Poincaré a prononcé quand il a soumis les rapports officiels à la Chambre des députés en France. M. Poincaré a déclaré que l'occupation de la Ruhr rapportait aux Alliés un bénéfice net de trois milliards par année. J'ai pensé que la présentation de ce rapport relevait de la question posée, et j'étais convaincu que les renseignements que j'ai procurés à la Chambre seraient, à cause de leur primeur et de leur connexité à la part qui nous sera dévolue, bien accueillis par le Sénat.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Mon honorable ami m'obligera extrêmement s'il veut bien me communiquer le discours *in extenso*. Mon objection ne visait en aucune façon les renseignements présentés, mais la manière dont ils l'ont été. Je suis d'avis que la Chambre devrait, à son heure, discuter cette question, et ces renseignements seraient alors appropriés. Je serais heureux que ces données me soient communiquées.

L'honorable M. DANDURAND: Je vous les communiquerai ce soir.

ETABLISSEMENT DE SOLDATS

DEMANDE ET PRODUCTION DE DOCUMENTS

L'honorable M. GILLIS propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état faisant connaître:

1. Le nombre de colons qui se sont établis sous le régime du projet d'établissement des soldats et qui ont abandonné leurs terres.

2. Combien ces terres et le matériel ont-ils coûté au gouvernement dans chacun de ces cas?

3. Qu'est-il advenu de ces terres et de ce matériel? S'ils ont été vendus, quelle proportion du prix de revient a été perçue?

Il dit: Honorables messieurs, avant que cette motion soit mise aux voix, je désire faire quelques remarques.

Lorsque nous aurons les documents demandés, nous constaterons sans doute que le nombre de nos soldats-colons qui quittent la ferme est plus élevé que nous le pensions. La situation est grave. Premièrement, nous perdons ceux que nous croyons être de bons colons pour

le Canada; deuxièmement, le gouvernement perd une forte somme chaque fois qu'un colon abandonne sa terre.

Plusieurs cas ont été portés à ma connaissance, où le soldat-colon a abandonné sa ferme, son matériel, et tout ce que le gouvernement lui avait fourni. Règle générale, ce matériel est vendu aux enchères par un fonctionnaire du gouvernement, qui a charge du district. L'année dernière, à plusieurs de ces ventes, des chevaux se sont vendus environ dix pour cent de ce qu'ils avaient coûté; et la perte sur le matériel, quoique étant peut-être moins forte, a été cependant très considérable. La question mérite notre sérieuse considération, et le gouvernement devrait prendre des mesures afin d'améliorer les conditions et permettre à ces colons de rester sur leurs terres.

Lorsque le projet du rétablissement des soldats fut inauguré, tout le monde, je crois, supposait que c'était une idée superbe. Le nombre des demandes le prouve. Mais il ne faut pas oublier que les conditions de ce temps-là étaient un peu différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. La terre, le bois et tout ce dont les colons avaient besoin, commandaient un prix élevé, de sorte que les obligations contractées étaient lourdes. Dans ce temps-là tout était rose. Le blé se vendait partout de $1.50 à $2.50 le boisseau, et les autres articles de première nécessité atteignaient également un prix élevé. Si ces conditions n'avaient pas changé, je crois que nous n'aurions pas à déplorer la perte d'un si grand nombre de colons.

Mais les conditions ont changé. Au lieu de $1.50, $2 ou $2.50, le blé ne se vend plus que 60, 70 ou 80 cents le boisseau, et le prix des autres articles a décliné en proportion. Il en est résulté que les colons se sont trouvés dans l'impossibilité de rencontrer leurs obligations. Je vais citer un exemple. J'ai reçu, dernièrement, une lettre d'un de ces colons qui a une terre dans la région que j'habite. Je dois dire que cet homme est venu me voir avant mon départ et m'a raconté ses troubles. Je lui ai alors demandé de m'écrire une lettre dans laquelle il expliquerait exactement sa position. C'est un vétéran de la Grande Guerre ayant de bons états de service. Pendant les trois années qu'il a habité sur la terre, il a défriché à peu près 75 acres. Chaque année il en a retiré une récolte moyenne et en trois ans il a réussi à vendre pour environ $1,000 de produits; juste assez pour se vêtir et ne pas mourir de faim. C'est un cas exceptionnel peut-être, et l'individu a été particulièrement malchanceux. Une année, sa récolte a été détruite par la grêle, une autre fois, il n'a pas pu battre son grain à temps. Pour toutes ces raisons il a subi des pertes considérables. Mais, même en faisant une déclaration pour ces pertes, nous voyons que cet homme, après trois années de travail, doit encore au gouvernement un montant de $500. De plus, il doit $129 de taxes. Sans déduire les pertes qu'il a subies, nous trouvons qu'il doit aujourd'hui environ $875. J'admets que c'est un cas de malchance extrême, mais il en existe d'autres qui sont aussi tristes.

Je ne dis pas que les vétérans ne réussissent pas sur la terre; et je ne veux pas vous donner cette impression. Ils font tout ce qu'ils peuvent et veulent certainement réussir mais dans les conditions actuelles, il leur est absolument impossible de continuer à cultiver. Cette question a été soulevée dans cette Chambre l'année dernière; je la crois assez importante pour amener le gouvernement à adopter des mesures propres à améliorer la situation de ces colons.

Nous dépensons beaucoup d'argent pour l'immigration et pour des entreprises extravagantes. Si nous voulons garder au pays ces gens-là, pourquoi ne pas employer une partie de l'argent pour alléger leurs charges et les engager à rester sur leurs fermes? Dans ce but, je propose que le gouvernement réduise de 50 pour 100 leurs obligations. Cette réduction peut paraître un peu forte, et je ne voudrais pas insister sur ce chiffre, mais il faut certainement apporter de l'aide à ces colons.

Partout dans l'Ouest, nous constatons que ceux qui ont vendu des terres agricoles par contrat sont obligés d'en changer les prix et les termes, autrement ces terres leur seraient remises. Il y a quelques années, j'ai vendu une ferme à $55 l'acre, mais mon acheteur n'a pas pu acquitter ses obligations; j'ai dû réduire le prix de 50 pour 100, et j'étais prêt à le réduire davantage, au besoin. Les compagnies et les particuliers qui dans l'Ouest s'occupent de vendre des terres, fixent à nouveau les prix, car c'est le seul moyen de revenir aux conditions normales.

Nous avons contracté, envers ces vétérans, une dette que nous ne pourrons jamais acquitter, et le moins que nous puissions faire pour eux, c'est d'être un peu plus généreux à leur égard, et de réduire leurs obligations afin qu'ils puissent continuer à cultiver le sol. Je me permettrai d'insister pour que le leader du gouvernement dans cette Chambre attire l'attention de ses collègues sur cette question, car les conditions actuelles des vétérans-colons sont sérieuses. En faisant les réductions que j'ai suggérées, nous pourrions non seulement aider ces hommes à rester colons, mais nous leur

prouverions notre gratitude d'une manière tangible, dans un temps où ils en ont le plus besoin, et où, par conséquent, ils l'apprécieraient davantage.

Nous savons qu'un colon satisfait est une source de revenu pour le pays, tandis que s'il abandonne sa ferme, c'est une perte énorme pour le gouvernement, et le pays tout entier. J'espère donc que le gouvernement va prendre des mesures pour soulager la détresse qui existe parmi ces colons.

L'honorable M. DANDURAND: Avant que la motion soit mise aux voix, je proposerai à mon honorable ami de la modifier. Je lui laisse à juger s'il n'atteindra pas le même but. J'ai en main une lettre du Président de la Commission. Il m'écrit au sujet des questions posées par mon honorable ami, et, par conséquent, sa lettre se rapporte à la motion qui nous occupe.

Parlant de la deuxième question: "Combien ces terres et le matériel ont-ils coûté au gouvernement dans chacun de ces cas," il dit:

Ce rapport nécessiterait un travail considérable, car il faudrait, pour faire un tableau de ces chiffres, consulter plus de 4,000 dossiers. On pourrait, sans retard, renseigner le Sénat sur le montant recouvré dans 1,352 cas de ventes forcées. Le montant recouvré n'est pas établi tant que la vente n'a pas été effectuée, et la préparation des renseignements demandés dans la deuxième question exigerait beaucoup de temps.

Si mon honorable ami pense que les renseignements qu'on propose de lui fournir seront suffisants, peut-être consentira-t-il à modifier sa motion en conséquence.

L'honorable M. GILLIS: Oui, il suffirait de nous donner les montants récupérés qui sont définitivement établis.

L'honorable M. DANDURAND: Je suppose alors que la motion peut être adoptée telle que modifiée à la suggestion du Président de la Commission.

L'honorable M. POPE: Puis-je demander ce que l'on entend par ces montants récupérées, après vente? Est-ce une vente complète, comprenant absolument tout?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, je comprends que l'on réalise tout ce que l'on peut sur l'hypothèque et les garanties qui comprennent peut-être la terre, mais certainement les animaux et probablement les effets mobiliers.

L'honorable M. GILLIS: Je ne crois pas que la terre soit comprise dans ce genre de vente car elle est déjà passée à un autre soldat-colon. Il s'agit seulement du matériel.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que la terre est comprise.

L'honorable M. POPE: Je désire savoir si ce mot "abandonné" signifie que l'individu a quitté la propriété parce qu'il y était forcé en raison du fait qu'il ne pouvait pas rencontrer les obligations contractées envers le gouvernement. Parlant d'une propriété abandonnée, il semble qu'on implique l'idée que le propriétaire s'est sauvé.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai que le texte de la question pour me guider.

L'honorable M. POPE: Les remarques de l'honorable représentant de la Saskatchewan, (l'honorable M. Gillis) s'appliquent à l'Ouest, mais elles peuvent s'appliquer également à l'Est. Ces propriétés, ainsi que les animaux que l'on a dû acheter, ont coûté très cher, et je ne crois pas que l'on réalise, en les revendant, le tiers de ce qu'ils ont coûté. Je suis certain que le prix de vente de la terre ne serait pas 50 pour cent du prix d'achat. J'ai attiré l'attention de la Chambre et du gouvernement sur cette question, l'année dernière, avec l'espoir qu'on s'en occuperait, et que l'on offrirait à ces gens quelque encouragement en retour des services qu'ils ont rendus outre-mer; mais j'ai été désappointé, car je n'ai rien vu venir depuis.

Mes renseignements ne sont peut-être pas exacts; j'espère même qu'ils ne le sont pas; mais, suivant mon humble opinion, il n'y avait qu'un moyen de traiter cette question, c'était de modifier le coût de ces propriétés acquises par ces colons d'après contrats passés avec le gouvernement. Il ne s'agit pas d'une prorogation de délai; mais une revision et une nouvelle évaluation s'imposent, car une propriété évaluée à 100 pour 100 au-dessus de sa valeur réelle n'est guère avantageuse à un vétéran ou à tout autre individu. Personne ne peut faire face à de telles obligations avec les fruits de son travail, particulièrement dans les conditions où se trouve actuellement l'agriculture. Je ne crois pas utile de répéter à cette Chambre ce que disent les fermiers de toutes les parties du Canada au sujet des difficultés qu'ils rencontrent. Même ceux dont les propriétés ne sont pas hypothéquées, ont de la misère à joindre les deux bouts.

Je crois que le gouvernement devrait faire beaucoup plus que d'accorder une prorogation de délai. Il devrait diminuer le plus possible le montant des obligations contractées par ces soldats-colons, et leur donner tout l'encouragement possible afin qu'ils restent où on les a placés. La prorogation de délai n'aurait pas grande valeur à moins que l'évaluation ne soit établie sur une base convenable. Après avoir fait une telle évaluation, le gouvernement pourrait prolonger le délai des

paiements suivant les conditions existant dans la région. Nous pourrons peut-être, de cette manière, venir en aide à ces hommes qui nous ont rendu service en d'autres circonstances.

L'honorable M. McMEANS: Je demanderai à l'auteur de cette motion d'inclure dans sa demande le nombre de saisies de biens mobiliers, (s'il y en a), exécutées par le gouvernement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pourquoi ne pas proposer une autre motion à cet effet?

L'honorable M. GILLIS: Je ne m'oppose pas à cela.

L'honorable M. DANDURAND: Si mon honorable ami veut laisser sa motion en suspens, et la rédiger de nouveau en collaboration avec l'honorable M. McMeans, on peut l'ajourner jusqu'à demain.

L'honorable M. GILLIS: Qu'elle reste au procès-verbal jusqu'à demain.

La motion est réservée.

BILLS D'INTERET PRIVE

PREMIERE LECTURE

Bill 15, intitulé: Loi concernant la compagnie du chemin de fer Canada-Southern.—L'honorable M. Robertson.

Bill 16, intitulé: Loi concernant la Detroit River Tunnel Company.—L'honorable M. Robertson.

BILLS DE DIVORCE

TROISIEME LECTURE

Bill B2, intitulé: Loi pour faire droit à Jessie Ruth Haverson.—L'honorable M. Blain.

Bill C2, intitulé: Loi pour faire droit à Arthur Foord.—L'honorable M. Daniel.

Bill D2, intitulé: Loi pour faire droit à Harold Gordon Hendry.—L'honorable M. Black.

Bill E2, intitulé: Loi pour faire droit à Kearl Peter Hansen.—L'honorable M. Black.

Bill F2, intitulé: Loi pour faire droit à Ethel Hadden.—L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill G2, intitulé: Loi pour faire droit à William James McLaughlin.—L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill H2, intitulé: Loi pour faire droit à Alyce Wilson.—L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill I2, intitulé: Loi pour faire droit à Lemuel Burkett.—L'honorable M. Pardee.

BILL D'INTERET PRIVE

DEUXIEME LECTURE

Bill 10, intitulé: Loi confirmant un traité conclu entre la compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa et la cité d'Ottawa.—L'honorable M. Belcourt.

BILL DES JUGES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 25, intitulé: Loi modifiant la loi des juges.

L'honorable W. B. ROSS: Je croyais que l'honorable sénateur allait nous donner des renseignements sur le Yukon.

L'honorable M. DANDURAND: La demande de renseignements formulée par mon très honorable ami (le très honorable sir George E. Foster) s'appliquait pratiquement à tout le territoire du Yukon, et j'ai apporté un document. J'ai ici le coût détaillé de l'administration de la justice dans le Yukon, en 1921-22, indiquant un total de $33,978.81. Le bill des subsides pour 1924-25 indique une légère diminution de $33,978 à $31,500; je parle du ministère de la Justice. Voici les détails des subsides pour 1924-25:

Traitement du juge	$ 7,000
Frais de subsistance	5,000
Frais de déplacement du juge	200
Shérif, commis et sténographe—	
Traitement du shérif	5,000
Frais de subsistance	5,300
Traitement du juge d'instruction	4,000
Divers	5,000
Total	$31,500

L'honorable M. ROSS: Où se trouve la diminution? Est-ce une réduction de $2,000 sur le montant accordé au juge pour frais de subsistance?

L'augmentation de traitement balancerait simplement ce montant.

L'honorable M. DANDURAND: Le bill ne contient aucune augmentation de rémunération. L'augmentation n'est qu'apparente. Le traitement est augmenté de $2,000, mais le montant pour frais de subsistance est diminué d'autant. Le juge recevait $12,000, c'est-à-dire $7,000 de traitement et $5,000 pour frais de subsistance. A ma connaissance, ce dernier montant a été ajouté au traitement depuis quinze ou vingt ans.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ces chiffres apparaissent encore au budget? Le bill touchant l'augmentation de traitement n'a pas encore été adopté.

L'honorable M. DANDURAND: Non. Pour l'année financière 1924-25, le traitement est fixé à $7,000 et les frais de subsistance à $5,000; soit un total de $12,000. Mais, comme je l'ai dit, il est entendu (et le ministre de la Justice l'a déclaré officiellement), que si ce bill est adopté, le traitement sera porté à $9,000 et les frais de subsistance seront réduits à $3,000; de sorte que le total sera le même. La seule différence sera dans le montant de la pension.

L'honorable M. ROSS: De la pension.

L'honorable M. DANDURAND: Oui; de la pension qu'il recevra à sa retraite. Ce bill lui donnera droit à un maximum de $6,000.

L'honorable M. ROSS: Quel est l'objet de ce bill? Je croyais qu'il avait pour but de porter le traitement de $7,000 à $9,000.

L'honorable M. DANDURAND: C'est vrai; mais on diminue d'autant les allocations de subsistance.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Honorables messieurs, la seule chose qui m'intéresse dans ce bill, c'est l'augmentation des dépenses, et cette question nous frappe particulièrement lorsque nous examinons les recettes et dépenses du Yukon.

L'honorable M. DANDURAND: Il n'y a pas actuellement d'augmentation.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Il y a, et il y aura augmentation, car depuis sa mise à la retraite, jusqu'à sa mort, le juge retirera une augmentation de pension qui sera payée par le Dominion.

L'honorable M. DANDURAND: Mille dollars.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Ce qui m'a le plus surpris, lorsque j'ai examiné le document présenté par mon honorable ami, c'est le coût exorbitant de l'administration de ce territoire, en comparaison de son revenu et de sa population. Après avoir examiné le rapport présenté par mon honorable ami, je constate qu'il nous faut encore beaucoup d'autres renseignements avant de pouvoir faire une revue complète de l'administration du Yukon, et j'ai l'intention de demander ces renseignements additionnels et d'en attendre la production avant d'attaquer le sujet au point de vue général. Sans aucun doute, la question est difficile à traiter. C'est une partie de notre territoire très lointaine. Le Yukon n'a pas une forte population par rapport à sa superficie, et ses frais d'administration sont énormes. Je crois qu'on peut réduire beaucoup ces frais, et que le gouvernement et le Sénat, lorsqu'ils auront obtenu les renseignements complets, ne pourront se soustraire à une étude sérieuse de la question. Toutes nos dépenses, là-bas, s'appliquent à une population de moins de 4,000 habitants (dont une partie est flottante) et à une exploitation peu productive, ne profitant qu'à une classe de financiers qui exploitent les mines et en retirent tous les bénéfices. Actuellement, les mineurs sont presque tous des étrangers. Leurs approvisionnements viennent en grande partie de l'extérieur; les produits qu'ils retirent s'en vont à l'étranger; le coût de la main-d'œuvre, dans ces mines, est, en comparaison de la production, plus faible que dans aucune autre industrie. Lorsque vous prenez toutes ces choses en considération et que vous tenez compte du service administratif, service qui nous coûte environ trois quarts de million de dollars, vous devez admettre, je crois, qu'il est temps que le gouvernement et les deux Chambres du Parlement trouvent un moyen de diminuer ces dépenses tout en continuant à donner à ce territoire l'administration nécessaire.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIEME LECTURE

Bill J2, intitulé: Loi pour faire droit à William Ewart Gladstone Pettinger.—L'honorable M. Bennett.

Bill K2, intitulé: Loi pour faire droit à Anna McGeachey.—L'honorable M. Blain.

Bill L2, intitulé: Loi pour faire droit à Antoine Pietranglo.—L'honorable M. Blain.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK

Séance du mercredi, 7 mai 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL D'INTERET PRIVE

L'honorable M. BEAUBIEN dépose le bill Y2, intitulé: Loi concernant l'Alliance Nationale.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill Z2, intitulé: Loi pour faire droit à Gordon Johnston Hutton.—L'honorable M. Smith.

Bill A3, intitulé: Loi pour faire droit à Douglas Carlyle Bell.—L'honorable W. B. Ross.

Bill B3, intitulé: Loi pour faire droit à Eima Catheryne Caufield.—L'honorable W. B. Ross.

Bill C3, intitulé: Loi pour faire droit à Alice Bertha Boyce Baker.—L'honorable M. Blain.

Bill D3, intitulé: Loi pour faire droit à John Lee Williamson.—L'honorable M. Hardy.

NAVIRES DU GOUVERNEMENT SUR LES GRANDS LACS

L'honorable M. BENNETT demande au gouvernement:

(a) Les noms des divers navires que possède le gouvernement du Canada ou le chemin de fer National-Canadien et qui font le service du transport des marchandises sur les Grands-Lacs, et leur tonnage respectif?

(b) Combien de ces navires firent le service sur les Grands-Lacs durant l'année dernière?

(c) Quels ont été les revenus de chacun de ces navires, et les recettes nettes de chacun d'eux?

(d) Combien de ces navires, s'il en est, a-t-on l'intention de mettre en service pendant la saison de navigation de 1924?

L'honorable M. DANDURAND:

Réponse relative aux navires *Arthur Orr* et *Kearsarge*.

(a) *Arthur Orr* pouvant transporter 145,000 boisseaux de blé; *Kearsarge,* pouvant transporter 160,000 boisseaux de blé.

(b) Les deux.

(c) *Arthur Orr,* revenu total $100,151.79, déficit $21,281.00. *Kearsarge,* revenu total, $111,-788.43, déficit, $15,346.66.

(d) Les deux.

Réponse relative à la marine marchande du gouvernement canadien limitée:

(a) Les navires de la marine marchande du gouvernement canadien qui font le service des Grands Lacs sont ceux dont les noms et le tonnage (poids lourd) suivent:

Navire	Tonnage (poids lourd)
Canadian Adventurer	3,408
Canadian Pathfinder	3,640
Canadian Sailor	3,357
Canadian Signaller	3,975
Canadian Sower	3,406
Canadian Trader	3,341
Canadian Warrior	3,995
Canadian Engineer	3,679

(b) Tous les navires susnommés ont fait le service du transport sur les Grands Lacs, l'année dernière.

(c) Les recettes brutes et les bénéfices nets de chacun de ces navires opérant sur les Grands Lacs pendant la dernière saison, sont comme suit:

	Recettes brutes	Profit (abstraction faite de l'intérêt et de la dépréciation
Canadian Adventurer	$91,371.82	$ 6,883.65
Canadian Engineer	70,913.54	*4,450.00
Canadian Pathfinder	74,017.36	13,342.90
Canadian Sailor	73,493.45	5,464.34
Canadian Signaller	33,323.73	*8,973.92
Canadian Sower	79,676.91	*1,153.35
Canadian Trader	99,301.78	17,078.07
Canadian Warrior	34,849.54	*10,007.46
T. J. Drummond	14,170.00	7,200.64
J. A. McKee	14,170.00	7,087.80

*Déficit.

L'intérêt et la dépréciation représentent les sommes suivantes:

Canadian Adventurer	$68,159.43
Canadian Engineer	96,719.76
Canadian Pathfinder	90,937.13
Canadian Sailor	65,588.93
Canadian Signaller	77,417.99
Canadian Sower	68,101.38
Canadian Trader	65,256.02
Canadian Warrior	77,868.77

(d) C'est l'intention de mettre en service sur les Grands-Lacs les mêmes navires qui y firent le service du transport pendant la dernière saison.

LES NAVIRES T. J. DRUMMOND ET J. A. McKEE

L'honorable M. BENNETT appelle l'attention du gouvernement sur la vente des navires affectés au service du fret sur les lacs, *T. J. Drummond* et *J. A. McKee,* et demande au gouvernement:

(a) A quelle date le gouvernement du Canada a-t-il acquis chacun de ces navires par l'intermédiaire du ministère des Chemins de fer et Canaux, ou autrement?

(b) Quel est le coût respectif de ces navires?

(c) Quel est la valeur des travaux de radoub de chacun de ces navires pendant qu'ils ont appartenu au gouvernement, travaux entrepris d'après les ordres du ministère des Chemins de fer et Canaux, ou par ordre de l'administration des chemins de fer nationaux canadiens?

(d) A quel service ces navires furent-ils affectés pendant la saison de navigation de 1923, et quels furent les revenus de chaque navire respectivement?

(e) Quels sont les bénéfices nets, s'il en est, de chacun de ces navires pendant cette saison de 1923?

(f) A qui chacun de ces navires a-t-il été vendu, quel a été le prix reçu pour chacun, et la vente a-t-elle eu lieu à l'enchère ou par soumission publique et combien d'offres ont été reçues?

(g) Le prix devait-il en être versé comptant, et, dans la négative, quelles étaient les conditions de paiement?

(h) A la suggestion, sur le conseil ou l'avis de qui ces navires ont-ils été vendus, et cet avis de vendre, avant d'être approuvé, fut-il soumis au président ou au

conseil d'administration des chemins de fer nationaux canadiens, et qui, en dernier ressort, conseilla cette vente?

L'honorable M. DANDURAND:

(a) *T. J. Drummond,* le 18 avril 1917; *J. A. McKee,* le 18 avril 1917. Ces navires furent cédés par le ministère à la marine marchande du gouvernement du Canada, le 1er avril 1920, mais ils avaient été mis en service, au compte du ministère, par la Marine marchande du gouvernement du Canada, pendant l'année 1919.

(b) Le *T. J. Drummond,* $515,000.00; le *J. A. McKee,* $500,000. Ces navires furent cédés à la Marine marchande du gouvernement du Canada pour les prix suivants: Le *T. J. Drummond,* $550,339.13; le *J. A. McKee,* $521,514.11.

(c) Pendant qu'ils étaient la propriété du ministère des Chemins de fer et Canaux: le *T. J. Drummond,* $30,984.26; le *J. A. McKee,* $17,285.65. Après leur cession à la Marine marchande du gouvernement du Canada: le *T. J. Drummond,* $37,774.82; le *J. A. McKee,* $26,182.07.

(d) Les dits navires ont été affrétés par la Compagnie de navigation des Grands-Lacs, Limitée, pour le service sur les Grands-Lacs pendant la dernière saison, et les recettes brutes de chacun d'eux ont été comme suit: le *T. J. Drummond,* $14,170.00; le *J. A. McKee,* $14,170.00.

(e) Les bénéfices nets produits par leurs opérations ont été comme suit: le *T. J. Drummond,* $7,200.64; le *J. A. McKee,* $7,087.80. Ces chiffres ne comprennent ni l'intérêt, de 5½ p. 100, ni la dépréciation estimée à 4 p. 100. Depuis le premier janvier jusqu'au 27 août, date de la vente des navires, les sommes représentant l'intérêt et la dépréciation seraient les suivantes: Pour le *T. J. Drummond,* $34,234.36; pour le *J. A. McKee,* $32,439.47.

(f) Les susdits navires ont été vendus à messieurs N. M. Paterson et Cie, Limitée, de Fort William, Ontario, pour la somme de $110,000 chacun, après que la vente eut été annoncée pendant longtemps, et dans plusieurs journaux. Six offres ont été reçues.

(g) Les conditions de paiement sont comme suit: $20,000.00 comptant, et la balance payable en cinq versements annuels consécutifs de $18,000.00 chacun, portant intérêt à 6 p. 100.

(h) La recommandation de vendre ces navires a été faite par l'administration de la Marine marchande du gouvernement du Canada, et soumise au président et au conseil des directeurs qui l'ont ratifiée.

L'hon. M. BENNETT.

BILLS DE DIVORCE

Troisième lecture des bills suivants:

Bill J2, intitulé: Loi pour faire droit à William Ewart Gladstone Pettinger. L'honorable M. Bennett.

Bill K2, intitulé: Loi pour faire droit à Anna McGeachey. L'honorable M. Blain.

Bill L2, intitulé: Loi pour faire droit à Antoine Pietranglo. L'honorable M. Blain.

BILL CONCERNANT LES DIFFERENDS INDUSTRIELS

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du Bill 7, intitulé: "Loi modifiant la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907". Il dit: Honorables messieurs, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de vous parler longuement de ce bill que nous avons étudié ensemble pendant un temps assez considérable au cours de la dernière session. Il est vrai que cette Chambre a acquis de nouveaux membres depuis lors, mais je suis certain que ces honorables messieurs sont suffisamment au fait de la question dont il s'agit dans ce Bill. Toutefois, il serait peut-être à propos de rappeler qu'en 1907, lorsque la "Loi des enquêtes en matière de différends industriels" fut adoptée, on déplorait, depuis nombre d'années, un fort malaise et une grande désorganisation du commerce dans certaines industries, en raison de différends entre employés et patrons. Depuis plusieurs années, on sentait qu'il y avait dans le monde entier un certain malaise dans la classe ouvrière. Dans plusieurs pays on s'appliqua à trouver une solution qui établirait une meilleure entente entre le capital et la main-d'œuvre. Lorsque le Parlement du Canada fut saisi de cette question, en 1907, il put se glorifier d'avoir fait un grand pas vers l'établissement d'une paix durable entre les deux importants facteurs de notre vie économique. Nous reconnaissons tous que l'harmonie entre le capital et la main-d'œuvre est absolument nécessaire à la prospérité et au bonheur du pays. Les intérêts du patron et de l'ouvrier sont communs, et communs aussi doivent être leurs efforts. Il y a deux catégories de capital: le capital matériel et le capital humain, et nous devons tous admettre que ce dernier est le plus important des deux.

Avant que la loi actuelle fût insérée au livre des statuts, il était très difficile d'empêcher les luttes dont souffrait la société tout entière. L'ouvrier s'évertuait à améliorer ses conditions de vie en se servant de la seule arme dont il disposait: la grève. Je crois qu'il fut admis alors, non seulement au Canada, mais

dans le monde entier, que notre législation était un pas dans la bonne direction, et que nous étions les pionniers dans ce nouveau champ d'action.

Quel était le but de cette législation? Premièrement, de mettre les deux parties en présence avant l'ouverture des hostilités; deuxièmement, de profiter de cette rencontre pour s'enquérir des causes du trouble et les étudier; troisièmement, proposer des moyens d'entente; quatrièmement, éclairer l'opinion publique si les parties ne parvenaient pas à s'entendre.

Je crois que la Loi a atteint en grande partie ces quatre buts proposés. J'ai eu l'occasion de déclarer que de 1907 à 1923, 580 enquêtes en matière de différends industriels avaient été instituées et que, grâce à l'application de cette Loi, on a évité 544 grèves. Il y a eu seulement 36 cas où il a été impossible d'en arriver à une entente et où les ouvriers ont quitté le travail.

Je crois que ces chiffres indiquent clairement la force de notre loi. Maintenant, honorables messieurs, je vous prie d'aborder cette question avec un esprit large; et, étant donné que l'une des parties en cause est le capital humain, je vous prie d'y apporter également un cœur compatissant. Ce bill nous a été soumis aux dernières heures de la dernière session; et les deux Chambres n'ont pu s'entendre sur les termes des amendements proposés. Il est maintenant devant le Sénat tel qu'il était alors, c'est-à-dire revêtu de l'approbation, je puis dire unanime, de la Chambre des Communes. Il y a un vieux dicton qui nous vient du Moyen Age, alors que beaucoup de questions étaient soumises à la plus haute autorité morale de l'époque: Sa Sainteté le Pape. C'est un dicton français qui s'énonce ainsi: "J'en appelle du Pape au Pape mieux informé"—En l'appliquant ici, nous pouvons dire: "Du jugement du Sénat de l'année dernière, j'en appelle au Sénat mieux informé".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Voudriez-vous nous donner les détails?

L'honorable M. DANDURAND: Il est de mon devoir de contribuer ma part des renseignements, et je vais essayer de les rendre plus complets qu'à la dernière session. Livré à mes seules ressources, je pourrais craindre de ne pas réussir, mais je sais pouvoir compter sur l'aide des honorables sénateurs ici présents et en conséquence j'ai l'espoir que cette Chambre aura de meilleurs et plus complets renseignements que ceux fournis l'année dernière.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Des noms? Des noms? Des noms?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'essayerai pas de répéter les déclarations si concises, si claires et si instructives, faites l'année dernière par l'ancien ministre du Travail, qui est ici devant moi. Il a expliqué que l'ouvrier avait d'abord hésité à accepter les conditions contenues dans cette loi. Peu à peu, il s'y est accoutumé et ses craintes ont disparu. Pourquoi? Parce qu'il s'est rendu compte que, dans son application, la loi lui rendait justice.

En lisant la Loi de 1907, et ses amendements, vous verrez que l'idée principale est de traiter également le patron et l'employé. Que signifie cette égalité? Elle consiste en ce qu'il est pourvu dans la loi qu'en cas de différend et avant d'en arriver aux moyens extrêmes, il y aura enquête et que les parties en cause garderont le statu quo jusqu'à ce que le rapport de l'enquête ait été présenté. Comme l'a si bien expliqué l'ancien ministre du Travail (l'honorable M. Robertson) au cours de la dernière session, l'ouvrier a accepté cette obligation, et a attendu le résultat de l'enquête avant de se mettre en grève. Tout le temps qu'il s'est efforcé d'obtenir une augmentation de salaire, il a respecté la loi à la lettre. Voici les termes de l'obligation imposée à l'employé: "Vous ne ferez pas grève durant l'enquête". Quelle était l'obligation du patron? "Vous ne changerez rien aux conditions, les parties conserveront le statu quo." C'est le texte même de la loi, et l'amendement proposé n'a pas pour but d'en changer la portée. "Vous ne changerez pas les conditions lorsqu'une demande d'enquête sera faite ou jusqu'à ce que le rapport soit produit. Alors, le rapport ne liant aucune des parties, vous pourrez faire ce qu'il vous plaira." Voilà ce qu'était la loi et ce qu'elle est encore. Il y a un point défectueux dans l'application de la peine pourvue par la loi et ce point que l'on voit aujourd'hui, mais que l'on n'a pas vu en 1907, est le suivant: L'employé ne devait pas déclarer la grève ou sinon, la clause 59 fixait la pénalité:

> Tout employé qui se met en grève contrairement aux dispositions de la présente loi, est passible d'une amende d'au moins dix dollars et d'au plus cinquante dollars pour chaque jour ou partie de journée que cet employé est en grève.

Quelle est la pénalité infligée au patron pour violation de la loi? J'attire l'attention de la Chambre sur le titre de la "Loi de 1907: "Loi ayant pour objet d'aider à prévenir et à régler les grèves et les contre-grèves dans les mines et dans les exploitations de services publics".

L'employé s'efforçait de faire augmenter son salaire. Le patron pouvait répondre en fermant ses ateliers. De sorte que la seule peine prévue contre le patron qui violait la

loi, était dirigée contre le seul acte qu'il put commettre en opposition à la demande d'augmentation de salaire, à savoir: la déclaration d'une contre-grève. Voici la clause 58:

Un patron qui déclare ou cause une contre-grève contrairement aux dispositions de la présente loi, est passible d'une amende d'au moins cent dollars et n'excédant pas mille dollars pour chaque jour ou partie de journée que dure cette contre-grève.

Maintenant, un des amendements proposés à ce Bill, change cette clause 58 comme suit:

Un patron qui déclare ou cause une contre-grève...

Voici les mots qui constituent l'amendement:

...ou effectue un changement dans les salaires ou heures, contrairement aux dispositions de la présente loi, est passible d'une amende d'au moins cent dollars...

La peine que l'on veut imposer par cet amendement, si le patron effectue un changement dans les salaires ou les heures, ne change pas l'effet de la loi qui oblige le patron à maintenir les mêmes conditions et à ne pas changer les salaires et les heures pendant la durée de l'enquête. L'amendement spécifie simplement la peine attachée à la violation de la loi.

J'ai déjà dit que ce Bill avait pour but de rétablir ou plutôt d'établir clairement le principe fondamental du statut, à savoir: maintenir l'égalité de traitement pour le patron et l'employé. Lorsque j'ai fait cette déclaration, mon honorable ami de Montarville, (l'honorable M. Beaubien), a dit: "Oh, oui, je vois ce que vous voulez. Il semble peu important de changer l'article 58, toutefois je ne suis pas de cet avis, car cette clause ne contient aucune pénalité". Il avait raison en ce qui concerne la violation de la loi sous cette clause; mais il y a pénalité dans la clause 59, qui a rapport à l'employé, et je crois que le principe fondamental de la loi, le maintien d'égalité entre le patron et l'employé, sera établi, si le Sénat s'accorde à déclarer que le capital et la main-d'œuvre seront traités sur un même pied d'égalité. Les amendements présentés par la Chambre des Communes avaient pour but unique d'exprimer clairement que le Parlement voulait le statu quo de la part des deux parties pendant l'enquête; et en modifiant la clause de pénalité en ce qui concerne le patron, il prenait des mesures afin que les deux parties se conforment à la loi. Je prétends que le Sénat, par son amendement, a détruit l'égalité de traitement et je crois pouvoir le prouver en lisant l'amendement proposé par mon honorable ami de DeSalaberry, (l'honorable M. Béique) et adopté par cette Chambre. Cet amendement, qui avait pour but de modifier la clause 57A, se lit comme suit:

Il est illicite pour tout patron; sans le consentement de la majorité des employés, attesté par écrit, signé d'eux ou de leurs représentants autorisés, ou pour un employé, d'effectuer un changement dans les conditions de travail relativement aux salaires ou aux heures, si la partie qui opère le changement...

C'est-à-dire au cas où le patron diminue les salaires—,

...n'a pas au préalable demandé la constitution d'un conseil auquel le différend doit être soumis...

Il est clair que le patron peut donner avis à ses employés, qu'à partir d'une certaine date, il diminue les salaires, et qu'il a demandé, le jour précédent, la constitution d'un conseil auquel le différend doit être soumis. Il est évident que l'amendement présenté par le Sénat à la dernière session, donne au patron le pouvoir de diminuer les salaires, pourvu qu'il ait demandé la constitution d'un conseil. Je dis que vous détruisez par là l'égalité de traitement que l'on veut maintenir entre le patron et l'employé. L'employé ne peut pas déclarer la grève et doit attendre le résultat de l'enquête et le rapport. L'amendement de mon honorable ami de De Salaberry donne au patron le pouvoir de changer les conditions en diminuant les salaires avant que l'enquête soit terminée.

L'honorable M. DAVID: Mon honorable ami me permet-il de lui poser une question relativement aux heures? Supposons que pour terminer un travail très important, le patron ait besoin de trois ou quatre heures supplémentaires de travail. Qu'arriverait-il? N'aurait-il pas le droit de les exiger?

L'honorable M. DANDURAND: Je crois qu'il les obtiendra s'il paye un salaire supplémentaire à l'ouvrier.

L'honorable M. MURPHY: L'honorable sénateur, qui a le don d'expliquer si clairement la situation, voudrait-il placer en parallèle la position du patron et celle de l'employé, et nous dire où il voit que le patron est traité sur un pied tout différent de l'employé ?

L'honorable M. DANDURAND: Si l'employé désire un changement, il doit demander la constitution d'un conseil et ne doit pas changer les conditions où il se trouve jusquà ce que le conseil ait fait enquête et présenté son rapport au ministre du Travail.

L'honorable M. MURPHY: Vous parlez de l'employé?

L'honorable M. DANDURAND: Oui. Si le patron désire faire un changement, il a le pouvoir de le faire immédiatement, d'après l'amendement adopté par cette Chambre, pourvu qu'il ait donné avis aux employés

qu'il a demandé la constitution d'un conseil. De sorte que, pendant l'enquête, l'employé ne peut pas changer les conditions existantes tandis que le patron peut le faire.

L'honorable M. MURPHY: Une autre question seulement, si l'honorable sénateur veut me la permettre. Après la constitution du conseil, l'employé bénéficiera-t-il de la décision depuis la date à laquelle le patron aura opéré le changement?

L'honorable M. DANDURAND: Le conseil peut décider que l'employé a droit à une augmentation de salaire et peut suggérer (car la décision du conseil ne lie aucune des parties) que cette augmentation sera rétroactive, disons après une enquête de deux mois. Ce temps est suffisant pour tenir l'enquête.

L'honorable M. MURPHY: Ce point est toutefois très important pour l'employé.

L'honorable M. DANDURAND: Mais le patron peut refuser de se conformer à la décision du conseil, et alors une grève peut en résulter. D'autre part (et ce fut, j'en suis certain, une des raisons qui décidèrent cette Chambre à voter pour l'amendement de mon honorable ami de De Salaberry), le patron peut diminuer les salaires et déclarer à ses employés que d'après les termes de l'amendement (s'il devient loi), il a demandé, la veille, la constitution d'un conseil. Les employés devront alors subir les conséquences du changement de salaire. Le patron dit, pour se protéger: "Si l'on me refuse le pouvoir de diminuer les salaires immédiatement, je vais peut-être payer de ma poche le montant de la réduction proposée" (dix ou quinze pour cent) "et quand le rapport sera présenté, je ne pourrai pas me faire rembourser, car les employés peuvent refuser de me rendre l'argent et déclarer la grève. J'aurai alors perdu cette différence des salaires sur laquelle je comptais pour augmenter mes bénéfices". Voici ma réponse: Le patron sait à quel temps il doit donner avis à ses employés d'une diminution de salaires. Il peut en fixer la date d'avance. S'il sait qu'en violant la loi et en changeant les conditions pendant la durée de l'enquête, il se rend passible d'une peine, il donnera à ses employés un avis de deux mois lorsqu'il voudra diminuer les salaires; il accordera un temps suffisant pour que l'enquête ait lieu. C'est à lui de fixer la date et je prétends qu'afin de maintenir l'égalité de traitement entre le patron et l'employé, nous devrions interdire au patron de changer les conditions tout comme nous l'avons interdit, depuis 15 ou 16 ans, pour les employés.

L'honorable SMEATON WHITE: Puis-je demander à l'honorable sénateur comment il résoudrait le problème suivant: supposons que vous ayez à faire face à une décision internationale et que les employés vous disent: "Nous ne pouvons pas accepter l'arbitrage parce que nous avons déjà reçu des ordres"? Que feriez-vous alors? Dans toute manufacture importante, il y a toujours des hommes dont les responsabilités sont sérieuses; des hommes pour ainsi dire indispensables. Si ces hommes abandonnent l'ouvrage, que fera le patron? Il n'y a rien dans la loi qui les oblige à rester. Ils quittent tout simplement leur emploi et en prennent un autre ailleurs. Qu'avez-vous dans la loi pour protéger le patron contre une situation semblable?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami soulève ici la question de la liberté de l'homme. Toute personne peut quitter son emploi lorsqu'elle le veut et aller travailler ailleurs; elle peut quitter une ville et aller dans une autre. Il existe une liberté d'action qui ne peut être méconnue ou contrecarrée par le Parlement.

Nous faisons des lois pour le bien-être général du pays. J'admets qu'il est difficile de faire des lois s'appliquant à tous les cas.

L'honorable M. WHITE: D'après ce que je vois, si ces hommes indispensables quittent le travail, qu'un conseil soit constitué, et que le patron ne puisse continuer ses opérations, il sera quand même passible de la peine prévue par la loi. Quelle est la situation dans ce cas?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'aimerais pas à donner une réponse sur-le-champ. Personne ne peut être responsable; et quand les circonstances amènent l'arrêt complet d'un établissement, ce n'est pas la faute du patron.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami voudrait-il considérer le cas où le patron, ayant demandé la constitution d'un conseil, réduirait les salaires et augmenterait les heures de travail et apprendrait ensuite que le conseil a fait un rapport condamnant et la diminution des salaires et l'augmentation des heures de travail? Ne serait-ce pas rendre justice complète aux employés que d'imposer au patron l'obligation de se conformer aux conditions du rapport? Où serait l'injustice si le rapport était favorable aux employés?

L'honorable M. CASGRAIN: Le patron devrait payer les arrérages.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Est-ce exact?

L'honorable M. DANDURAND: Il peut refuser.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dans ce cas où est la différence si le patron peut refuser avant ou après? Je n'en vois aucune.

L'honorable M. DANDURAND: La différence est celle-ci. La loi, telle que nous l'avons aujourd'hui aux statuts, et qui est l'œuvre du Sénat et de la Chambre des Communes, établit une égalité absolue de traitement entre le patron et l'employé. Les deux parties en cause sont tenues de ne changer en rien les conditions qui existent lorsque le différend éclate; toutes deux également doivent conserver le statu quo.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je demande alors à mon honorable ami d'envisager cette phase de la situation. La différence est celle-ci: L'employé ne risque que son salaire; le patron, au contraire a son capital engagé dans le commerce et tout son outillage.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable ami ne doit pas oublier que le capital de l'ouvrier, c'est-à-dire son travail, est aussi engagé. D'autre part le patron, peut avoir une partie de son capital engagé.

L'honorable M. MURPHY: Vous ne parlez pas des facultés intellectuelles du patron.

L'honorable M. DANDURAND: Il ne faut pas ignorer non plus celles de l'ouvrier. Je crois que pour traiter cette question, nous devons pour le moins considérer les deux parties comme étant sur le même pied d'égalité, car le capital humain est beaucoup plus important que le capital matériel.

L'honorable M. WEBSTER: L'honorable sénateur ne croit-il pas que l'on rend actuellement entière justice aux deux parties?

L'honorable M. DANDURAND: Non. On ne rend pas entière justice aux deux parties; parce que l'employé est complètement atteint par la pénalité attachée à la violation de la loi, tandis que le patron y échappe manifestement, car la clause relative à la pénalité ne s'applique pas à lui. La clause 57 de la loi actuelle se lit comme suit:

Les patrons et les employés doivent donner préavis d'au moins trente jours d'un projet de changement affectant les conditions du travail relativement aux salaires ou aux heures de labeur; et dans le cas d'un différend résultant de ce projet de changement, jusqu'à ce qu'un conseil se soit finalement prononcé sur ce différend et qu'une copie de son rapport ait été remise par l'intermédiaire du directeur des enquêtes aux deux parties affectées; ni l'une ni l'autre de ces parties ne changeront les conditions du travail au sujet du salaire ou des heures, ni ne feront ni ne contribueront à faire, directement ou indirectement, rien qui soit de la nature d'une contre-grève ou d'une grève, ou qui constitue une suspension ou discontinuation d'emploi ou de travail, et les rapports entre patron et employés doivent continuer ininterrompus par le différend ni par rien qui en découle.

Voilà la loi. Le patron peut impunément violer cette clause relative aux salaires et aux heures de travail. L'article 58 de la Loi n'impose une pénalité au patron que s'il fait une contre-grève. L'amendement proposé a pour objet d'imposer une pénalité au patron qui viole la loi.

Donnons maintenant un cas précis.

L'année dernière ou il y a deux ans, une grande institution, aussi puissante que l'on peut en rencontrer à l'exclusion du Parlement, le chemin de fer Canadien Pacifique, donna avis à ses employés qu'à une certaine date, il y aurait diminution des salaires. Les employés dirent: "Attendez un peu. Lorsque nous avons voulu changer les conditions établies, il nous a fallu attendre le rapport d'un conseil établi pour étudier la question. Vous ne pouvez pas, en vertu de la loi, faire ce changement dans les salaires avant qu'une enquête ait eu lieu et que le conseil ait fait rapport".

L'honorable M. ROBERTSON: Je désire attirer l'attention de mon honorable ami sur le fait que tous les chemins de fer du Canada ont participé conjointement à ce mouvement, et qu'il n'est pas juste de ne parler que du Canadien Pacifique.

L'honorable M. DANDURAND: C'est vrai, et mon argument n'en est que plus fort. Tous les chemins de fer avaient donné avis d'une diminution des salaires à une certaine date. Quand on leur a fait observer qu'ils violaient la loi, ils ont admis la justesse des observations et ont demandé l'institution d'un conseil.

L'honorable M. ROSS: Je désire demander à l'honorable sénateur s'il existe des cas où les employés aient été punis pour avoir déclaré la grève contrairement à la loi?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne puis le dire. Mon honorable ami, l'ancien ministre du Travail, peut probablement vous répondre. En tous cas, cela ne changerait en rien le principe d'égalité de traitement que l'on doit appliquer sans distinction, aux patrons et aux employés.

L'honorable M. MURPHY: Ne pourrait-on pas traiter ces hommes indispensables, (pour me servir de l'expression employée par mon honorable ami de la gauche, l'hon. M.

Smeaton White), comme le ministère du Travail a traité M. J. C. Watters, à qui l'on a donné un salaire de $250 par mois pour le calmer?

L'honorable M. DANDURAND: Lorsqu'un de ces hommes indispensables quitte le travail pour aller ailleurs, il le fait en toute liberté.

L'honorable M. MURPHY: Oui, mais le ministère a accaparé cet homme dont je parle, et lui a donné un salaire de $250 par mois pour le tranquilliser.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne discuterai pas actuellement les cas particuliers. Je parle des principes généraux. Je crois avoir démontré clairement que le patron ne peut pas avoir à souffrir de l'égalité de traitement, avec la loi telle qu'elle est, parce qu'il peut saisir l'occasion aux cheveux et fixer une date suffisamment éloignée pour lui permettre de demander l'institution d'un conseil.

Honorables messieurs, vous voyez maintenant en quoi le Sénat diffère avec la Chambre des Communes sur la question d'égalité à maintenir et l'assurance qu'elle sera maintenue. L'amendement proposé à l'article 57 rend tout simplement la situation plus claire. Il se lit comme suit:

Il est illicite pour le patron de mettre en vigueur un changement projeté dans les salaires ou les heures ou pour les employés de se mettre en grève.

Ensuite:

La demande pour la nomination d'un conseil doit être faite par les patrons ou les employés qui proposent le changement dans les salaires ou les heures.

Ce dernier amendement ne présente aucune difficulté et je crois avoir clairement exposé la question en litige entre la Chambre des Communes et le Sénat.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur a parlé d'égalité. Elle n'existe pas. Il dit que si un patron déclare une contre-grève, il est passible d'une amende. L'honorable sénateur d'Inkerman (l'hon. M. Smeaton White) a demandé ce qui arriverait si un de ces hommes indispensables, ou un autre, quittait son emploi ou si le travail cessait. Le gouvernement répond: "Oh, c'est un acte de pure liberté". C'est la liberté en ce qui concerne l'ouvrier, mais si cette liberté existe pour lui, elle devrait aussi exister pour le patron; ou bien il n'y a pas d'égalité?

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je attirer l'attention sur le fait que l'honorable représentant d'Inkerman faisait allusion à une industrie qui ne tombe pas sous le coup de cette loi.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami a répondu entièrement à la question de l'honorable sénateur d'Inkerman. Mes honorables collègues remarqueront que je n'ai pas touché à l'aspect constitutionnel de la question.

L'honorable W. B. ROSS: Je désirerais que mon honorable ami me donne des renseignements complets au sujet de cet aspect spécial de la question.

L'honorable M. BELCOURT: Avant de continuer, que mon honorable ami me permette une remarque. Je ne comprends pas très clairement cette question, et je voudrais savoir si le changement proposé par ce bill, pourvoit simplement à ce que le patron, en demandant la constitution d'un conseil ou en faisant un changement dans les salaires ou les heures de travail, fasse une déclaration statutaire mentionnant que des négociations ont eu lieu entre le comité des employés et lui-même vu qu'il a été impossible d'avoir une entrevue dans ce sens. Est-ce là la seule différence entre la présente loi et l'objet du bill actuel?

L'honorable M. DANDURAND: Certainement non. Mon honorable ami n'a pas lu le bill. Dans chaque clause l'amendement est souligné. L'honorable sénateur remarquera que d'après la loi une conférence entre le patron et les ouvriers était obligatoire. Mais il peut arriver que l'une des parties refuse de rencontrer l'autre; d'où la nécessité de l'amendement. Si mon honorable ami veut se reporter à l'article 2, il y trouvera la clause sujette à caution:

Les patrons et les employés doivent donner préavis d'au moins trente jours d'un projet ou d'un désir de changement affectant les conditions du travail relativement aux salaires ou aux heures de labeur.

Il n'est pas nécessaire d'expliquer à mon honorable ami le sens des mots "ou d'un désir" car, (je l'ai dit à la dernière session), le mot "projet" s'applique au patron qui a le pouvoir de mettre son projet à exécution; tandis que le mot "désir" s'applique à l'employé qui ne peut qu'exprimer le désir d'un changement.

Et dans le cas d'un différend résultant de ce projet ou de ce désir de changement...

Vient ensuite l'amendement:

Il est illicite pour le patron de mettre en vigueur un changement projeté dans les salaires ou les heures ou pour les employés de se mettre en grève.

Si cette clause n'existait pas, la loi contiendrait quand même l'essence de la restriction. L'amendement a simplement pour but de rendre la clause plus précise.

L'honorable M. BELCOURT: Vous voulez dire que le sens ne serait pas changé.

L'honorable M. DANDURAND: Oui. Je vais maintenant lire la clause sans l'amendement, et mon honorable ami, qui est avocat, constatera qu'elle contient toute la restriction nécessaire.

Les patrons et les employés doivent donner préavis d'au moins trente jours d'un projet de changement affectant les conditions du travail relativement aux salaires ou aux heures de labeur; et dans le cas d'un différend résultant de ce projet de changement, jusqu'à ce qu'un conseil se soit finalement prononcé sur ce différend et qu'une copie de son rapport ait été remise par l'intermédiaire du directeur des enquêtes aux deux parties affectées; ni l'une ni l'autre de ces parties ne changeront les conditions du travail au sujet du salaire ou des heures.

Les termes employés dans cet article sont assez compréhensibles. Toutefois, le ministère est d'opinion qu'on peut en améliorer la clarté. Je ne crois pas que l'on s'oppose fortement à cette clause. La partie défectueuse est l'article 58, où nous trouvons la pénalité qui n'existait pas dans la loi actuelle.

L'honorable M. CASGRAIN: A qui s'applique la pénalité; au patron ou à l'employé?

L'honorable M. DANDURAND: La pénalité pour l'employé se trouve dans la loi actuelle.

L'honorable M. CASGRAIN: Comment l'appliquez-vous?

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur pouvait s'en servir s'il l'avait voulu.

L'honorable M. CASGRAIN: Expliquez-nous comment l'on peut s'en servir.

L'honorable M. DANDURAND: Très facilement. Les tribunaux existent pour tout le monde. La pénalité ne peut être imposée au patron que s'il prépare une contre-grève. Mon honorable ami m'a demandé de produire certaines décisions du Conseil privé et autres tribunaux sur la constitutionnalité de la loi. J'admets que par induction, en examinant les décisions du Conseil privé, on puisse avoir des doutes, et se demander si le Parlement a le pouvoir de faire des lois comme celle de 1907; mais nous avons maintenant la décision de la cour d'appel d'Ontario où nous voyons que quatre juges sur cinq déclarent que cette loi est constitutionnelle.

L'honorable M. ROSS: L'ancienne loi, non pas le nouveau bill.

L'honorable M. DANDURAND: Sans les amendements proposés.

L'honorable M. ROSS: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Mais les amendements sont une déduction logique de la loi.

L'honorable M. ROSS: C'est ce que vous dites.

L'honorable M. DANDURAND: Ils ne changent aucunement les principes fondamentaux de la loi. Je prétends donc que, protégés par la décision de la cour d'appel d'Ontario, nous n'avons pas à douter de notre juridiction. Cette décision peut être infirmée par un tribunal plus élevé, mais en attendant, nous pouvons sans crainte amender la loi de 1907, pourvu que nous n'en changions pas le principe.

L'honorable M. ROSS: Honorables messieurs, je n'ai, pour le moment, que peu de remarques à faire au sujet de ce bill. L'année dernière, lorsqu'il nous a été présenté, nous en avons remis l'étude à un comité où il a été discuté et où des amendements ont été proposés. Je suis certain que nous ferons des progrès plus rapides, lorsque le bill sera étudié en comité; des amendements seront encore proposés cette année, et nous pourrons alors les discuter beaucoup mieux qu'aujourd'hui.

Je veux simplement dire quelques mots au sujet du droit qu'a la Chambre de s'occuper de ce bill. J'admets que, règle générale, lorsque les cours du pays ont décidé de la constitutionnalité d'une loi, il est d'usage que cette Chambre n'intervienne pas mais attende que la cour d'appel se soit prononcée, s'il y a lieu. Mais j'attire l'attention du leader du gouvernement sur une décision donnée dans une conférence tenue à Washington. Je ne connais pas le nom technique donné à cette conférence, mais c'était une de ces conventions du travail, établies par le traité de Versailles. Elle s'occupait de la question de la journée de huit heures. Lorsque cette question épineuse est venue devant l'ancien gouvernement, celui-ci l'a très prudemment évitée en disant qu'elle était du ressort des gouvernements provinciaux. Je crois que c'est aussi l'opinion du gouvernement actuel. Il n'est donc pas logique de venir nous présenter un bill par lequel on rend criminels certains actes en rapport avec les salaires ou les heures de travail. Si vous avez juridiction sur ces questions, vous l'avez également sur celle de la journée de huit heures. Si, au contraire, vous ne l'avez pas sur celle-ci, comment pouvez-vous l'avoir sur celle-là?

Certains points concernant notre législation sont plus clairs aujourd'hui qu'ils ne l'étaient, il y a deux ans. Pendant la guerre, les avocats de notre pays n'étaient pas d'accord sur la question de savoir si le pouvoir fédéral l'emportait sur le pouvoir provincial. Ce conflit fut définitivement réglé par le cas de "Fort Frances". L'Acte de l'Amérique britannique du Nord, assigne aux provinces toutes questions relevant des droits de propriété ou

des droits civils. Dans les circonstances ordinaires, le parlement du Dominion ne peut pas s'ingérer dans ces questions; mais dans les cas d'urgence, tels qu'une guerre civile ou étrangère, une famine s'étendant à tout le pays, ou toute autre circonstance du même genre, le parlement du Dominion, d'après l'article 91 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, a le pouvoir de faire des lois où la paix, le bon ordre et la bonne administration du pays sont mis en cause. C'est la raison invoquée pendant la guerre; et tant qu'il y a urgence, le parlement du Dominion peut sans crainte empiéter sur toutes les lois; qu'elles soient provinciales, municipales ou autres.

Il y a un point à remarquer dans le jugement de la cour d'Ontario. Il semble que les juges aient été sous l'impression que nous pouvions légiférer sur cette question, parce qu'elle était d'intérêt national, mais ce n'est pas suffisant. Ce n'est pas un cas d'urgence; il n'y a pas de guerre (civile ou autre). Il n'y a donc rien qui justifie le Parlement d'assumer la juridiction sur un droit purement provincial.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur porte actuellement un jugement sur la décision de la cour d'appel d'Ontario.

L'honorable M. ROSS. Pas du tout; je demande à mon honorable ami de se prononcer sur la question de la journé de huit heures. Le gouvernement agit-il logiquement, lorsqu'après avoir renvoyé à la Législature provinciale, la question de la journée de huit heures, il nous présente ce bill ayant trait aux salaires et aux heures de travail? C'est le point que je soulève particulièrement, et sur lequel je n'ai pas l'intention de parler longtemps, car il y a un moyen bien simple d'éluder la difficulté. Un manufacturier quelconque peut intenter une action contre le Procureur général en déclarant que la Loi tout entière est *ultra vires*; et la question peut être résolue de cette manière. Mais je désire savoir exactement quelle est l'opinion du gouvernement sur la question des droits de propriété et des droits civils; autrement dit, des droits civils en ce qui concerne les salaires et les heures de travail. Je n'ai pas l'intention, je le répète, de discuter longuement cette question.

Je n'ai rien à dire au sujet du jugement de la Cour Suprême d'Ontario. Les juges peuvent avoir raison, ou ils peuvent avoir tort. Il y a un autre point qui a été soulevé l'année dernière et dont vient de parler l'honorable sénateur. Il prêche fortement l'égalité entre le patron et l'employé. C'est un sentiment pieux et sublime, et qui est tout à l'honneur de quiconque en est animé; mais la loi présente une difficulté de ce côté-là. Supposez qu'un patron donne l'avis de trente jours relativement à un changement en perspective et qu'un différend s'élève. Le patron a les mains liées jusqu'à ce que le différend soit réglé, c'est-à-dire jusqu'à ce que le Conseil se soit assemblé, ait fait enquête et rendu sa décision. L'enquête peut durer un, deux, ou trois mois ou plus. Supposez qu'il soit question d'une diminution des salaires dans les proportions indiquées par mon honorable ami: 10 ou 15 pour cent. Le patron paiera pendant les trente jours d'avis et tant que durera l'enquête, le salaire ordinaire, c'est-à-dire dix ou quinze pour cent de plus qu'il aurait payé si la réduction avait pris effet immédiatement. S'il emploie un grand nombre d'hommes, la somme sera assez forte. Si, en fin de compte, le Conseil décide en faveur du patron, comment celui-ci pourra-t-il recouvrer son argent?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai répondu à cette question en disant que le patron peut saisir l'occasion aux cheveux et donner son avis deux mois à l'avance, ce qui lui permettra d'obtenir la décision du Conseil.

L'honorable M. ROSS: C'est supposer que le patron soit différent du commun des mortels et prévoie l'avenir.

L'honorable M. BELCOURT: Non; entretemps, il n'aurait pas payé de montants additionnels.

L'honorable M. ROSS: L'honorable leader du gouvernement parle du patron qui prévoit ce qui doit arriver et qui se dit: "Dans deux mois je vais réduire les salaires". La situation peut exiger qu'il fasse cette réduction dans l'espace d'une semaine. Vous placez le patron dans l'obligation de débourser de l'argent sans espoir de retour, ou du moins, je ne vois pas par quel moyen il pourrait le ravoir. D'autre part, supposez que le patron puisse rendre la réduction effective au bout de trente jours d'avis. Cette réduction dure trois mois, disons, et la décision du Conseil donne gain de cause aux employés. Il est bien rare alors que les ouvriers ne soient pas capables de se faire payer le dix pour cent en question, si l'effet est rétroactif. C'est ce qui est arrivé l'année dernière après un étude sérieuse d'un différend. Nous avons eu au Canada un ou deux cas où les décisions ont eu un effet rétroactif.

L'hon. M. DANDURAND: Il ne faut pas oublier que la décision du Conseil n'est pas un jugement; ce n'est qu'une suggestion.

L'honorable M. BELCOURT: Une recommandation.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, une recommandation. Ce n'est pas un jugement qui lie les parties intéressées.

L'honorable M. ROSS: Nous avons toutefois deux décisions qui ont été rendues au Canada et dont les effets étaient retroactifs. Je crois que l'honorable ancien ministre du Travail (l'hon. M. Robertson) nous a parlé de deux, peut-être trois. C'est très joli de parler d'égalité et de justice, mais je ne crois pas que vous puissiez atteindre ce double but par le moyen que vous suggérez.

L'honorable M. BELCOURT: Honorables messieurs, je n'ai pas l'intention de discuter longuement l'aspect constitutionnel de cette question, car je n'ai pas encore eu l'occasion de lire le jugement rendu par la Cour d'Appel d'Ontario, mais je veux faire ressortir un point que je crois très important et dont mon honorable ami n'a pas parlé. Il est maintenant admis que le Parlement du Dominion a le pouvoir de légiférer sur des sujets relevant des gouvernements provinciaux lorsque cette législation s'applique à un sujet sur lequel nous avons clairement juridiction. Prenons par exemple la question des droits de propriété et des droits civils: Nous pouvons adopter des lois sous la rubrique: Lois concernant le commerce et l'industrie; sujet qui est exclusivement du ressort du Parlement Fédéral, et cependant, ces lois toucheront peut-être aux droits de propriété et aux droits civils des provinces. Toutefois, d'après la doctrine établie par le Conseil privé, et acceptée aujourd'hui par tout le monde, ces lois seraient parfaitement constitutionnelles pourvu qu'elles s'appliquent à des sujets sur lesquels nous avons une juridiction indiscutable.

La constitutionnalité de la Loi des Enquêtes en matière de différends industriels a été reconnue en certaines circonstances parce que les différends industriels avaient rapport au commerce et à l'industrie et tombaient sous le cas que je viens d'expliquer à la Chambre.

L'honorable M. DANDURAND: Sous la rubrique: Paix, ordre et bonne administration.

L'honorable M. BELCOURT: Exactement. Je ne sais pas si la décision de la Cour d'Appel est basée là-dessus ou sur un autre motif.

L'honorable M. DANDURAND: Elle s'est placée aux deux points de vue.

L'honorable M. BELCOURT: Nous devons attacher une grande importance à l'aspect constitutionnel de la question. S'il est vrai que la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, traite d'une question touchant le commerce et l'industrie, (et on a tout lieu de le croire) alors, nous avons juridiction.

Je désire faire une seule observation, car je ne veux pas discuter longuement cette question. Je comprends que si la loi actuelle est constitutionnelle, nous n'y ajoutons rien qui la rende inconstitutionnelle en adoptant ce bill. Nous ne faisons qu'interpréter la loi telle qu'elle est. Nous y ajoutons simplement ce qui aurait dû y être dès le début d'après l'esprit même de la loi. Si nous adoptons ce Bill, je ne crois pas que nous touchions à la constitutionnalité de la loi. Je crois que ces deux raisons sont suffisantes pour justifier l'adoption du bill, d'autant plus que quatre juges sur cinq ont approuvé la législation en se basant sur ces mêmes raisons.

L'honorable W. B. ROSS: Permettez-moi de faire remarquer à l'honorable sénateur que le jugement de la Cour d'Appel d'Ontario s'applique à l'ancienne loi. Aujourd'hui, par notre nouvelle législation, nous appliquons à certains actes un caractère de criminalité. Prenez par exemple l'article 58.

L'honorable M. BELCOURT: Il s'agit des salaires et des heures de travail. Mon honorable ami voit-il une différence, entre les heures de travail et les salaires, en ce qui concerne le pouvoir de légiférer?

L'hon. W. B. ROSS: Non, je crois que tous deux font partie des droits civils; et comme il n'y a aucun cas d'urgence, je suis d'avis que nous ne devrions pas nous en occuper.

L'honorable M. BELCOURT: Je suis de l'avis de mon honorable ami; je ne veux pas prétendre un seul instant que la constitutionnalité de ce bill soit basée sur un cas d'urgence, mais bel et bien sur le fait que le sujet du bill se rapporte au commerce et à l'industrie et à la question de paix, d'ordre et de bonne administration.

L'honorable W. B. ROSS: Dans la cause du Procureur général vs. "Reciprocal Insurers", jugée l'année dernière, on a décidé que le Parlement du Canada ne peut pas obtenir juridiction en matière civile et en faire une matière criminelle. C'est ce que vous essayez de faire maintenant.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami admet-il le bien-fondé de mon argument; à savoir que si en légiférant sur un sujet de notre juridiction, nous touchons incidemment à la propriété ou aux droits civils d'une province...

L'honorable W. B. ROSS: Je l'admets, mais après tout, l'on peut répondre à cela d'une autre manière. Que faisons-nous? Notre législation, en ce qui concerne ce bill, s'applique-t-elle au commerce et à l'industrie?

L'honorable M. BELCOURT: Ou à la loi criminelle, qui est également du ressort du Parlement fédéral.

L'honorable W. B. ROSS: Pouvez-vous faire d'un droit civil un acte criminel? Répondez d'abord à cette question.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne vous comprends pas.

L'honorable W. B. ROSS: Si notre Parlement a le pouvoir d'obtenir juridiction par un tel procédé, il n'existe plus de droits civils au Canada.

L'honorable M. DANDURAND: Consultons d'abord les séries de questions sur lesquelles nous pouvons légiférer et que nous trouvons à l'article 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Si nous pouvons affirmer nos pouvoirs par cet article, nous pouvons incidemment empiéter sur les pouvoirs conférés aux provinces par l'article 92. C'est la déclaration de mon honorable ami. La Cour d'Appel se place au même point de vue et décide que ce Parlement a le droit de légiférer comme il le fait, puisque sa législation s'applique au commerce et à l'industrie et a rapport à la paix, au bon ordre et à la bonne administration, bien qu'incidemment elle empiète sur la propriété et les droits civils.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami doit se souvenir qu'à l'époque où nous discutions la question de la vente des liqueurs enivrantes, on a, à plusieurs reprises, contesté notre juridiction en l'espèce et que notre droit a été maintenu parce que nous pouvions édicter des dispositions en matière criminelle et imposer des pénalités. Et c'est parce que nous avions ce droit en vertu du Code criminel que nous possédions le pouvoir de confisquer les droits civils.

C'est un des points précis sur lequel le Conseil privé a maintenu notre pouvoir de légiféer en matière de droit de propriété et de droits civils.

L'honorable H. B. ROSS: Oui, mais tout cela avait été précédé de la déclaration que le contrôle des liqueurs enivrantes était une question nationale concernant la paix, le bon ordre et la bonne administration du pays. Le droit que possède tout homme d'engager une servante et de la congédier, ou d'engager des ouvriers dans une manufacture, de régler leur salaire et les heures de travail, de les congédier, est une question tout-à-fait différente. Il s'agit actuellement de savoir si vous créez un cas nouveau en matière criminelle, ou si vous traitez du commerce et de l'industrie, ou si, par subterfuge, vous ne faites pas une loi qui prive un homme de son droit de régler les heures de travail et les salaires de ses employés.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami dit que la Cour Suprême d'Ontario a déclaré que l'ancienne loi était constitutionnelle. Voici ce que contenait cette loi:

> Les patrons et les employés doivent donner préavis d'au moins trente jours d'un projet de changement affectant les conditions du travail relativement aux salaires ou aux heures de labeur; et dans le cas d'un différend résultant de ce projet de changement, jusqu'à ce qu'un conseil se soit finalement prononcé sur ce différend et qu'une copie de son rapport ait été remise par l'intermédiaire du directeur des enquêtes aux deux parties affectées; ni l'une ni l'autre de ces parties ne changeront les conditions du travail au sujet du salaire ou des heures.

Voilà ce que la Cour d'Appel a déclaré être constitutionnel. Nous allons plus loin, et en légiférant sur une question qui est indubitablement de la juridiction fédérale, nous disons: "Si vous violez la loi qui est déjà inscrite aux statuts et qui a été déclarée constitutionnelle, vous serez punis."

L'honorable W. B. ROSS: Oui, vous établissez un nouvel acte criminel qui n'existe pas sous l'ancienne loi.

L'honorable M. DANDURAND: On a déclaré que l'ancienne loi était constitutionnelle.

L'honorable M. DAVID: Supposez qu'il s'agisse d'un patron cultivateur qui emploie dix, vingt ou trente hommes. Qu'arrivera-t-il?

L'honorable M. DANDURAND: C'est un cas qui ne tombe pas sous le coup de cette loi.

L'honorable G. D. ROBERTSON: Honorables messieurs, je désire dire quelques mots sur le sujet qui nous occupe et plus particulièrement sur certains points qui ont été soulevés cet après-midi. Je le fais avec l'espoir d'aider, si possible, à éclaircir la situation dans l'esprit des honorables sénateurs. Il faut se rappeler et ne jamais perdre de vue que cette loi s'applique aux services publics: c'est-à-dire aux industries telles que les services de transport, l'exploitation des mines, du gaz, de la lumière électrique, etc. Toutes ces industries servent le public. La loi ne s'applique pas aux industries ou manufactures appartenant à des compagnies privées ou à des particuliers. Sans perdre de vue cette idée primordiale, analysons quelques-uns des points

qui ont été soulevés. Par exemple, l'honorable représentant de Middleton (l'hon. W. B. Ross) semble craindre que cette loi fixe les salaires et les heures de travail ou contienne des dispositions à cet effet. Une lecture attentive de la loi nous prouvera clairement qu'il n'en est pas ainsi. Il est prescrit dans cette loi qu'en cas de différend entre un service public et ses employés, il est interdit dans l'intérêt public de préparer une grève ou contre-grève, tant qu'un tribunal constitué d'après la loi, n'a pas terminé son enquête sur la matière du différend. Ce n'est, en d'autres termes, qu'une loi d'enquête.

L'honorable M. BELCOURT: Puis-je demander à mon honorable ami s'il entend par là que l'enquête de ce tribunal ne s'étend pas aux salaires et aux heures de travail? Le tribunal ne décide rien?

L'honorable M. ROBERTSON: Le comité ainsi constitué fait enquête et présente son rapport au ministère du Travail en recommandant ce qui, d'après son opinion, serait un règlement juste et équitable du différend. Les parties intéressées n'ont plus alors qu'à accepter ou à refuser la recommandation faite par le conseil.

L'honorable M. BELCOURT: La décision du tribunal ne touche en rien aux droits légaux des deux parties en cause.

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable M. ROSS: L'honorable sénateur voudrait-il avoir l'obligeance de lire, dans la Loi, la définition du terme "patron"? L'honorable sénateur, je crois, dit que ce terme s'applique uniquement aux services publics. Je vais lire la loi:

"Patron" signifie toute personne, compagnie ou corporation qui emploie dix personnes ou plus, et qui possède ou exploite quelque propriété minière, quelque agence de transport ou de communication, ou quelque service public, y compris, sauf les réserves ci-dessous, les chemins de fer où la traction se fait à la vapeur, à l'électricité ou autre force motrice, les steamers, les lignes de télégraphe et de téléphone, les usines à gaz ou à lumière électrique, les distributions d'eau et les usines de force.

Cette définition comprend plus que les services publics.

L'honorable M. ROBERTSON: Je demanderai à mon honorable ami de nous indiquer, dans cet article, l'industrie ou le service qui n'est pas un service public.

L'honorable W. B. ROSS: D'après la définition, "patron" signifie toute personne, compagnie ou corporation qui emploie dix personnes au plus et qui possède ou exploite quelque propriété minière. Si dix hommes possèdent une propriété minière, ce n'est pas un service d'utilité publique.

L'honorable M. ROBERTSON: Oui, d'après le sens de la loi; et naturellement, la loi s'applique dans une large mesure. Mais elle ne s'applique pas aux industries privées telles qu'une manufacture ou une imprimerie, sauf du consentement des deux parties intéressées. Lorsqu'un patron, propriétaire d'une manufacture, a un différend avec ses employés et que les deux parties consentent à soumettre ce différend à un conseil constitué d'après la loi, le ministère du Travail nomme ce conseil qui fait enquête. Mais le ministère du Travail n'a pas le pouvoir de constituer le conseil sans le consentement des deux parties, s'il ne s'agit pas d'un service public.

Je crois que plusieurs honorables sénateurs se font une idée fausse de la manière dont les grèves sont organisées. L'honorable représensentant d'Inkerman (l'honorable M. Smeaton White) supposait, je crois, qu'il suffisait en certains cas d'ordonner à quelques hommes indispensables de quitter l'ouvrage. Il citait une industrie qui ne tombe pas sous le coup de la loi. Je désire faire bien comprendre que les lois des organisations ouvrières pourvoient aux moyens et méthodes par lesquels la grève sera réglée; c'est-à-dire que si les employés décident que le rapport et les recommandations du tribunal ne sont pas acceptables, ils en avisent leurs représentants et sur la sanction d'une forte majorité de ces derniers et l'approbation des officiers de l'organisation, la grève est déclarée. Les hommes indispensables, non plus que les autres, ne quittent l'ouvrage sans un vote de tous les employés intéressés, et c'est le résultat de ce vote qui décide si la grève aura lieu ou n'aura pas lieu. L'honorable sénateur qui a soulevé ce point, parlait d'une industrie qui ne tombe pas sous le coup de la loi, mais je désire faire bien comprendre que mon argument s'applique à toutes les industries qui tombent sous la loi dont il est question. Maintenant, voyons les raisons qui ont motivé ces amendements, et soyons précis sur ce point. La loi des différends industriels est en vigueur depuis 1907. Son application n'a été discutée qu'en 1921. Comme l'a fait remarquer le leader du gouvernement, l'esprit de la loi n'a pas changé. Depuis 1907, elle interdit, en cas de différend, tout changement dans les conditions, tant que dure l'enquête. En 1921, toutes les compagnies de chemins de fer du Canada tentèrent de réduire les salaires et en avisèrent tous leurs employés. A l'expiration des 30 jours d'avis requis par la loi, (respectée jusqu'à ce point par les compagnies), elles rencontrèrent les employés et négocièrent avec eux, mais ne purent arriver à un accord sur la réduction à effectuer. Pendant les 14 années précédentes, cha-

que fois qu'une situation semblable s'était présentée, les employés avaient toujours demandé la constitution d'un conseil dès qu'ils n'arrivaient pas à une entente avec leurs patrons. En 1921, toutes ces compagnies de chemins de fer (je ne blâme aucun compagnie en particulier, car elles agirent toutes conjointement), au lieu de se conformer à la loi, en demandant la constitution d'un conseil, donnèrent avis à leurs employés que, le 16 juillet 1921, elles mettraient en vigueur une réduction des salaires d'environ $13 par mois en moyenne. Les employés présentèrent des objections, disant: "Ce n'est pas juste, vous violez la loi et les conditions de notre contrat avec vous." Les patrons répondirent "En tous cas, nous allons le faire" et ils le firent. Les employés en conclurent alors qu'il y avait un défaut dans la loi. En effet, elle interdisait tout changement dans les conditions tant que l'enquête sur les causes du différend n'était pas terminée. Cependant, les patrons s'étaient abstenus de demander l'institution d'un conseil, une réduction des salaires avait été mise en vigueur, et les patrons n'encouraient aucune pénalité. Les employés demandèrent l'institution d'un conseil qui eut ses assemblées, fit son rapport, et finalement le différend fut réglé, et c'est alors que l'inégalité de traitement dont parlait mon honorable ami fut apparente. Je vais citer un autre exemple. Le premier cas qui fut jugé sous cette loi, se présenta en 1907. Je représentais les employés qui demandèrent l'institution d'un conseil. Nous atteignîmes la limite de nos pourparlers avec les compagnies de chemin de fer en juillet 1907, sans arriver à une entente. Elles ne voulurent rien nous accorder. Notre salaire, à cette époque était de $40 à $45 par mois. Nous avons demandé la constitution d'un conseil qui eut ses assemblées et fit son rapport, vers le milieu d'octobre, je crois. Mais du premier août à la fin d'octobre (je crois que le règlement prenait effet le premier novembre) les employés attendirent. Qu'est-ce qu'ils attendaient? Ils attendaient ce à quoi ils croyaient avoir droit depuis le mois de juillet précédent, c'est-à-dire pendant la période des négociations, et qu'ils ne purent obtenir en raison même des dispositions de la loi. J'ai déjà dit l'année dernière que ce délai était une des raisons pour lesquelles les employés s'opposaient à l'adoption de cette loi. Le règlement eut lieu, je crois, le premier de novembre, et devint effectif à cette date. N'est-il donc pas juste de dire qu'en 1921, lorsque le même patron, et d'autres avec lui, décidèrent que le temps était arrivé de reviser les salaires, ils auraient dû être tenus de faire ce que les employés doivent faire et ont fait depuis quatorze ans; c'est-à-dire, demander la constitution d'un conseil après avoir essayé en vain d'en arriver à une entente?

Que le tribunal tienne ses assemblées et fasse son rapport. S'il décide que les salaires doivent être réduits, il est certain que les conclusions du rapport ont une meilleure chance d'être acceptées par les intéressés, que si l'on adopte la méthode suivie par les compagnies de chemin de fer.

Il y a dans ce bill, trois points spécifiques. Le premier, qui n'a pas été longuement discuté, (et à juste titre), est l'amendement prescrivant que, dans le cas où le patron refuse de négocier avec ses employés, ce refus n'empêche pas ceux-ci de demander légalement la constitution d'un Conseil. L'an dernier, cet amendement a été adopté sans débat, et je ne crois pas qu'il soit aujourd'hui contentieux.

Le second amendement porte que le patron ou l'employé qui désire faire un changement, doit, si les négociations n'aboutissent pas à un règlement, demander l'établissement d'une commission, selon la loi, et pendant toute la durée de l'enquête, et tant que la Commission n'a pas présenté son rapport au ministre du Travail, aucune des deux parties en cause n'aura droit de modifier en quoi que ce soit les salaires, non plus que les heures et conditions de travail.

L'honorable M. DANDURAND: Cette dernière condition existait déjà dans la loi.

L'honorable M. ROBERTSON: Oui, mais il était nécessaire de l'ajouter à l'article 57 afin de le rendre conforme aux changements proposés à l'article 58.

C'est dans l'article 58, qui contient la clause de pénalité contre les patrons, que la loi, comme le dit si bien mon honorable ami, montre ses rigueurs. L'article 59 impose une pénalité aux employés qui ne se conforment pas strictement à la Loi. Il est vrai que la pénalité contre l'employé individuellement, est beaucoup moindre que celle imposée au patron, mais pour employer le même exemple dont mon honorable ami se servait, (le Pacifique-Canadien), il n'y a qu'une seule compagnie contre 70,000 employés; de sorte que la pénalité s'appliquant à la collectivité est beaucoup plus forte sur les employés que sur le patron. Cependant personne n'ayant eu jusqu'ici à en souffrir, nous n'avons pas raison de nous inquiéter à ce sujet. Je désire toutefois faire remarquer que la difficulté de 1921 consistait en ce qu'il n'existait pas de sanction pour cette infraction particulière. L'article 58 de la loi portait une pénalité contre les patrons qui déclaraient une contre-grève, mais dans

le cas de 1921, les patrons diminuaient les gages, ce qui n'est pas du tout la même chose. Ils disaient. "Travaillez pour nous, mais aux nouveaux taux de salaire". Le but de l'amendement proposé est, si je comprends bien, de faire observer la loi tel qu'elle doit être observée. L'intention est de faire disparaître cette technicité qui a permis aux patrons d'échapper à leurs responsabilités et à leurs obligations, en 1921.

Je propose aux honorables sénateurs qui hésitent à permettre que ce bill subisse sa deuxième lecture sans un débat prolongé et une étude minutieuse, qu'ils le soumettent à un comité. Le bill pourrait être envoyé au comité permanent du Travail ou encore au comité permanent des Chemins de fer, car c'est une question concernant en grande partie les chemins de fer. Permettez-moi de vous expliquer mes raisons. J'appelle respectueusement l'attention de mes honorables amis sur l'expérience qu'ils ont acquise depuis plusieurs années dans cette Chambre, au sujet d'une autre question. Trois fois en douze ans. la Chambre des Communes a adopté un bill dont les dispositions prescrivaient que les employés de chemins de fer recevraient leurs salaires tous les quinze jours au lieu de tous les mois, comme c'était l'habitude depuis l'origine des chemins de fer. Trois fois, cette Chambre, dans sa sagesse, rejeta ce bill. En 1917, j'eus le privilège de discuter cette question au Sénat, et d'insister pour que les honorables messieurs réservent leur décision, jusqu'à ce qu'ils aient l'occasion de connaître tous les détails de l'affaire. J'ai été très satisfait de l'attitude de la Chambre, qui a renvoyé le bill au comité des Chemins de fer, Télégraphes et Havres. Il en est résulté qu'un honorable sénateur, dont nous déplorons tous la mort, et qui s'était toujours fortement opposé au bill, lorsqu'il avait été présenté au Sénat, en proposa l'adoption après avoir entendu les explications et la déclaration du président d'une compagnie de chemins de fer; ce président ayant déclaré devant le comité qu'il ne s'opposait pas au bill. Pendant douze longues années, les employés de chemins de fer avaient attendu ce dénouement.

Je prétends que cette question est assez importante pour être soumise à un comité spécial.

Il s'agit d'un principe fondamental, savoir: Le patron et l'employé doivent-ils jouir de la même égalité absolue dans l'application des lois les intéressant tous deux? En conséquence, j'approuve la motion de mon honorable ami, pour la deuxième lecture du bill; et si cette motion est rejetée, je demanderai respectivement que le bill soit renvoyé à un

L'hon. M. ROBERTSON.

comité, afin que l'on fasse une enquête convenable et que l'on entende les témoignages des deux intéressés.

L'honorable M. BEAUBIEN: Honorables messieurs, je désire exposer très succinctement les motifs qui m'empêchent d'appuyer le projet de loi, en dépit du très éloquent plaidoyer que mon honorable ami de Welland (l'honorable M. Robertson) a de nouveau présenté au cours de la session. Il me paraît étrange que le plaidoyer en faveur de cette mesure se fonde sur l'équité et la justice. Examinons le bill. La Chambre est composée d'avocats d'expérience et de chefs d'industries, qui ne s'en tiendront à la lettre du projet de loi, mais qui étudieront les faits sous leur jour véritable et sous leur aspect quotidien. Je tâcherai, en tout cas, de donner un exemple probant.

J'émets l'humble avis que les deux premières clauses ont très peu d'effet sur la législation actuelle. Quel est le premier amendement? Il fixe les conditions dans lesquelles peut être faite une déclaration statutaire afin d'obtenir l'établissement d'un conseil ou d'une commission d'arbitrage. La loi prévoit déjà que, si tous les efforts pour obtenir un règlement échouent, il peut être fait une déclaration et institué une Commission. Cette disposition me paraît d'une portée assez vaste; elle me paraît même s'appliquer à presque tous les efforts tentés à cette fin. Qu'ajoute l'amendement? Elle ajoute que s'il a été impossible de tenir une conférence ou d'entamer des négociations, une déclaration statutaire peut être faite. Il est parfaitement évident que les termes actuels de la loi règlent déjà ce point, et, à mon sens, cette clause ne figure dans le projet de loi que dans le but de masquer le trop cru de la clause du projet, par crainte de nous effrayer.

Quelle est la deuxième disposition? La deuxième clause est à peu près une réédition des termes actuels de la loi, et si mon honorable ami veut se convaincre absolument que cette impression est celle du secrétaire-légiste du Sénat, il n'a qu'à se reporter aux notes explicatives des amendements, où il est énoncé qu'il n'est pour ainsi dire effectué aucun changement dans la loi.

Mais l'objet du bill se trouve à la troisième clause. Cette disposition est-elle juste? Comment la loi traitait-elle les deux parties, une fois les négociations engagées et le désaccord survenu? En apparence, la loi les traitait avec équité. Je dis "en apparence", parce que, ainsi que je le démontrerai, elle était,

après tout, injuste. L'employeur était virtuellement privé de ses armes. De quelle manière traitait-elle l'employé? Elle le désarmait en lui interdisant de déclarer la grève.

Quelles sont les obligations que le projet de loi impose à l'employeur? Celui-ci peut se trouver en face de la faillite. Mon honorable ami sait très bien que, récemment, le prix de la houille a diminué de pas moins de 50 cents la tonne. Croit-il qu'avec la faible marge de profit dans l'exploitation houillère, il sera encore possible de payer aux mineurs les mêmes salaires? Non seulement l'employeur ne peut renvoyer ses employés, mais, de plus, il encourra une amende, s'il les renvoie. Vous l'avez paralysé. Il ne peut déclarer le lock-out. Vous le contraignez à exécuter le contrat d'après les taux primitifs, et vous le ruinez. Est-ce raisonnable? Est-ce votre intention? Est-ce ainsi que vous développerez le pays?

L'honorable M. DANDURAND: Entendez-vous que l'employeur sera ruiné parce qu'il lui faudra attendre un mois, ou deux au plus?

L'honorable M. BEAUBIEN: Il peut attendre deux ou trois mois, et le rendement peut atteindre plusieurs centaines de mille tonnes par mois. Mon honorable ami saisit très bien le point.

L'honorable M. ROBERTSON: Advenant qu'un exploitant de houillère ait passé un contrat d'un an avec ses employés, et que le prix de vente du charbon augmente de $1 la tonne peu de temps après la passation du contrat, l'exploitant ne compte-il pas que ses ouvriers observeront et exécuteront leur contrat?

L'honorable M. BEAUBIEN: Ce n'est aucunement la situation. Je reviendrai dans un instant sur un cas que doit bien connaître mon honorable ami, et que j'ai cité l'an dernier. Ce cas s'est produit, mais les rôles étaient intervertis. Je m'adresse à mon honorable collègue, qui a acquis de l'expérience et qui a longtemps été ministre du Travail. Il est bien au courant des difficultés qu'éprouvent les employeurs à diminuer les salaires de leurs employés, et sait tout ce que cette diminution comporte, pour les premiers, d'embarras, d'ennuis et de préjudices. Ce n'est qu'à la dernière extrémité qu'ils se décident à opérer cette diminution, qui leur répugne souverainement. Et ils doivent avoir la main forcée par les événements pour prendre cette pénible décision. Que feront les législateurs? Vont-ils contraindre les patrons jusqu'à la fin des délibérations, qui peuvent traîner deux, trois ou peut-être quatre mois? Dans l'intervalle, les patrons seront obligés de décaisser des fonds dans lesquels ils ne rentreront jamais. Mon honorable ami soutiendra-t-il sérieusement que si, trois ou quatre mois plus tard, la sentence arbitrale de la Commission donne raison à l'employeur et reconnaît la justice de la diminution de salaires, l'employeur sera en mesure de recouvrer son argent? Le cas s'est-il déjà présenté?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui, monsieur.

L'honorable M. BEAUBIEN: Est-ce juste d'exposer le capital à ces risques dans un pays qui en a autant besoin que le nôtre? Est-ce judicieux, dans l'intérêt national, d'adopter une loi de cette nature? Quelque représentant de cette Chambre soutiendra-t-il que le travail a été maltraité au Canada, et affirmera-t-il avec sincérité que la loi qu'on projette de modifier a déjà été appliquée injustement aux travailleurs? Est-ce que beaucoup de mes collègues ne savent pas plutôt que le contraire est vrai, et que c'est à l'égard des employeurs que cette loi a souvent reçu son injuste application?

Permettez-moi de rappeler à mon honorable ami ce qui est survenu à Toronto. Un accord est intervenu entre la "Toronto Railway Company" et ses employés, en vertu duquel les salaires étaient fixés pour une période de deux ans. Trois mois plus tard, les employés ont adressé à la Compagnie la demande suivante: "Nous voulons une plus large rémunération, mais nous ne demandons pas d'augmentation de salaires: nous désirons un boni". La Compagnie a répondu: "Il y aura tout de même décaissement; et c'est en réalité une augmentation de salaires, que nous ne pouvons vous accorder. Vous êtes liés par le contrat que vous avez signé de bonne foi, il y a trois mois". Les employés ont répondu: "Peu nous importe. Si vous nous refusez cette augmentation, nous nous adresserons à Ottawa et demanderons l'établissement d'une Commission".

Ce qui est arrivé. Le représentant de la compagnie est allé trouver le ministre, à qui il a fait voir le contrat signé, et dont l'encre était à peine séchée. "Voyez ce document", lui a-t-il dit, "allez-vous maintenir les contrats passés de bonne foi? Allez-vous faire savoir à ces gens qu'ils ont convenu de travailler pendant deux ans à ces salaires, et qu'ils doivent reprendre le travail?" Le représentant de la compagnie a ajouté: "Monsieur le ministre, prenez connaissance des recettes de la compagnie, et rendez-vous compte de ses embarras, car le taux de ses billets est le même que celui d'avant-guerre. Jugez par

vous-même; menez une enquête et vous constatez que la compagnie est dans l'impossibilité de consentir à une augmentation de salaires, sans engloutir son capital." Quelle a été la réponse? Je ne blâme pas mon honorable ami (l'hon. M. Robertson) dont le poste comportait une grande responsabilité, et dont la décision intéressait au plus point une classe nombreuse, en outre de la classe ouvrière. Sa décision a favorisé les employés, qui ont obtenu l'institution d'une Commission, dont la sentence arbitrale a été, comme elle devait l'être, favorable à la compagnie, parce que celle-ci était dans son droit, non seulement à cause de l'accord conclu de bonne foi, mais parce que la compagnie était dans l'impossibilité de relever les salaires.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami a fait un exposé net et vigoureux des faits survenus en 1918. Je lui demanderai cependant, comme je demanderai à la Chambre, s'il n'était pas judicieux, dans l'administration des affaires, à cette époque difficile, de décider, après mûre délibération, de faire instituer une enquête et, s'il était possible, d'éviter le conflit qui aurait éclaté aussitôt, en cas de refus d'établir une Commission? Le conflit s'est éventuellement produit, mais il y avait perspective de l'éviter. Une fois l'enquête terminée. n'était-il pas plus rationnel d'espérer que les employés accepteraient les conclusions du tribunal d'arbitrage, plutôt que l'arrêt arbitraire d'un ministre de la Couronne?

L'honorable M. BEAUBIEN: Je suis très heureux que mon honorable ami ait donné cette explication. Je n'ai rien à y ajouter. Je me bornerai à relater les faits. La sentence était défavorable aux employés, et croyez-vous qu'ils s'y sont soumis? Non.

L'honorable M. ROBERTSON: C'était leur droit.

L'honorable M. BEAUBIEN: Ils ont déclaré la grève et forcé la main à la compagnie, qui avait à résoudre le dilemne de maintenir son service ou de céder ses biens à la cité. La compagnie était entre Charybde et Scylla.

L'honorable M. ROBERTSON: Le ministre l'était aussi.

L'honorable M. BEAUBIEN: Le ministre du Travail était entre le Charybde de la défaveur politique et le Scylla de la tentation— et il a penché pour ce dernier.

D'autres exemples pourraient être cités pour démontrer la manière dont les unions ouvrières et les employés ont abusé de cette loi. Si l'on tient compte du mode d'application et d'opération de la loi jusqu'à présent, est-il juste de la rendre encore plus rigoureuse et plus inexorable envers le capital? Cette loi comporte de dures sanctions pour le capital, mais le travail y échappe absolument, la chose est avérée. Comment imposer et appliquer des pénalités à des milliers d'ouvriers? Il n'y a pas à y songer, et cette disposition législative est illusoire, car elle ne peut recevoir son effet. Vous savez parfaitement bien que cette disposition ne protège en aucune façon le capital. Quoi qu'il en soit, je suppose que nous devons aujourd'hui nous incliner et accepter cet état de choses. La loi doit au moins paraître donner justice aux deux parties, même si, dans un sens, elle est tout à fait inopérante.

Mais pourquoi, quand vous n'y êtes pas obligés, rendre encore plus difficile la situation du capital? Quand vous savez que la loi est inopérante à l'égard d'une des parties, pourquoi en accroître les rigueurs à l'égard de l'autre? Elle ne peut procurer aucun bienfait, et elle peut commettre de grands méfaits. Pour ces motifs, je voterai contre l'adoption du projet de loi, tout comme l'an dernier.

L'honorable M. BELCOURT: Me sera-t-il permis d'ajouter un mot à la discussion que j'ai eue avec mon honorable ami de la gauche (l'hon. M. Ross) au sujet de la constitutionnalité de la loi? Si mon honorable ami daigne réfléchir à la question, il ne sera pas d'avis, je crois, que nous privons quelqu'un de ses droits. Nous ne légiférons pas dans le but de léser les droits de qui que ce soit, en ce qui concerne les heures de travail et les salaires. Le bill prévoit simplement un arbitrage entre l'employeur et l'employé.

L'honorable M. ROBERTSON: Une enquête.

L'honorable M. BELCOURT: Une enquête. Il ne statue en aucune manière sur les droits des intéressés. L'une ou l'autre partie peut subir l'enquête et conserver, au sens légal, les droits qu'elle possédait avant l'enquête. Je ne comprends donc pas que cette loi ait pu faire soulever la question de constitutionnalité.

L'honorable M. BEAUBIEN: Si cet amendement contraint l'employeur à maintenir l'échelle des salaires...

L'honorable M. DANDURAND: Non. La loi l'y oblige déjà.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je demande pardon à mon honorable ami. Cette obligation ne comporte pas de sanction, et le projet de loi en édicte. C'est son unique objet. Cette clause impose une peine pécuniaire de $1,000 par jour à la compagnie, si elle ne maintient pas les salaires, quand elle a le droit de les

réduire. Mon honorable ami pense-t-il que la compagnie pourra, deux ou trois mois plus tard, recouvrer les salaires injustement payés à ses employés?

L'honorable M. BELCOURT: Il n'existe aucune différence entre le cas cité et celui que je mentionnerai. Disons que mon honorable ami est marchand, et qu'il soit d'avis que je suis lié par tout contrat que j'ai pu conclure. Il me confie des marchandises, mais, à l'échéance, je ne puis lui verser un seul rouge liard.

L'honorable M. BEAUBIEN: La différence est que la loi peut m'y contraindre.

L'honorable M. BELCOURT: La loi ne vous y contraint pas.

L'honorable M. BEAUBIEN: D'après les termes actuels de la loi, les salaires peuvent être diminués sans que la compagnie soit exposée à une peine pécuniaire. Si nous adoptons cette mesure législative, la compagnie est passible d'une amende de $1,000 par jour. La compagnie est donc liée par son contrat.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami raisonne comme si les corporations étaient non seulement dénuées d'âme, mais d'honneur.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je ne saisis pas.

L'honorable M. DANDURAND: La loi décrète déjà que les salaires ne doivent pas être diminués, ni les heures augmentées, au cours de l'enquête. A défaut de sanction, les compagnies auront-elles la faculté de violer la loi avec impunité? Je ne crois pas que mon honorable ami oserait appliquer cette règle de morale aux compagnies dont il est administrateur?

L'honorable M. BEAUBIEN: Je puis retourner l'argument contre mon honorable ami et faire observer que si, à son sens, les compagnies respectent tellement la loi qu'ils observeront l'article 57 de la loi actuelle et ne diminueront jamais les salaires pendant l'arbitrage, pourquoi présente-t-il aujourd'hui l'article 58 qui impose une peine pécuniaire? N'est-ce pas plutôt lui qui redoute les compagnies? Il vient affirmer: "Nous ne pouvons pas nous fier aux compagnies; la seule manière de les soumettre à la règle est de leur imposer une peine pécuniaire."

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami sait parfaitement que les lois pénales ne visent pas les gens d'honneur.

L'honorable M. MURPHY: Vous ne pouvez pas les atteindre.

L'honorable M. ROCHE: Honorables messieurs, c'est avec un très vif intérêt que j'ai écouté le colloque entre avocats, mais il me semble qu'ils ont trop rétréci le cadre de la question. Ils ne considèrent que deux parties—les ouvriers et les compagnies. Il faut cependant tenir compte du public, qui est aussi intéressé dans le différend.

L'honorable M. BELCOURT: Les avocats font partie du public.

L'honorable M. MURPHY: Ils l'exploitent.

L'honorable M. ROCHE: Supposons qu'il s'élève un différend entre une compagnie et ses employés, et qu'il en résulte pour ceux-ci une augmentation de un shelling, disons, par tonne de charbon. Que fait la compagnie? Paye-t-elle à ses employés le shelling supplémentaire? Aucunement. Elle fait payer deux shellings au public. Elle ne perd rien. Mais comment le public sera-t-il remboursé? Il subit l'augmentation, sans jamais obtenir la moindre compensation.

L'honorable M. BEAUBIEN: Est-ce possible d'accorder une augmentation dans les salaires des houilleurs?

L'honorable M. ROCHE: Oui. Au cours de ma génération, le prix du charbon a été augmenté de 300 p. 100.

L'honorable M. BEAUBIEN: Cette avance n'a-t-elle pas été parallèle à l'avance du prix dans les autres pays?

L'honorable M. ROCHE: Quand les houilleurs bénéficiaient d'une augmentation de un shelling, le prix de la houille haussait de deux shellings.

L'honorable M. BEAUBIEN: Le prix de la houille au Canada n'a-t-il pas haussé en proportion de la hausse du prix aux Etats-Unis?

L'honorable M. ROCHE: Non pas en proportion.

L'honorable M. ROSS: N'est-il pas exact que l'augmentation d'un shelling dans les salaires des houilleurs a eu pour conséquence un relèvement de deux shellings dans le prix de la compagnie, et une hausse de quatre shellings dans le prix que le marchand a exigé du consommateur?

L'honorable M. ROCHE: Mon honorable ami est versé dans la question de la houille; il est peut-être intéressé dans cette industrie. Le détaillant doit supporter tous les péchés d'autrui. Il se les voit tous attribués, et le blâme lui est imputé; mais les véritables coupables s'en tirent.

L'honorable M. DANDURAND: Je relèverai la remarque de mon honorable ami au sujet du terrible danger que courent les compagnies d'utilités publiques d'avoir à payer de fortes sommes à leurs employés, sans la faculté de les recouvrer. J'ai été en étroit contact avec des compagnies d'utilités publiques assez importantes, et j'ai pu juger que si leurs administrateurs sont prévoyants, ils peuvent prendre des précautions pour tout le temps que durera l'arbitrage. Je ne vois donc pas que ces compagnies soient exposées à un très grand risque si elles ont à payer injustement une majoration de salaires.

L'honorable M. DANIEL: Je demanderai à l'honorable représentant du gouvernement s'il a présent à l'esprit un cas qui ait rendu nécessaire l'insertion de cette clause dans le projet de loi? Est-il en mesure d'affirmer que le régime de la loi actuelle a nécessité cet amendement pour protéger des corporations?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais si mon honorable ami était présent dans cette Chambre quand l'ancien ministre du Travail a présenté un cas concret. L'ancien ministre consentira peut-être à l'exposer de nouveau.

L'honorable M. ROBERTSON: Le 16 juillet 1921, toutes les compagnies de chemins de fer du Canada ont arbitrairement diminué la moyenne des salaires d'environ $13 par mois. Cette diminution atteignait près de 200,000 employés. Mon honorable ami peut lui-même calculer le montant que cela représentait pour les employés. Comme cette loi avait été en vigueur depuis plus de 14 ans, et comme les employés étaient obligés d'attendre la décision de la commission avant d'obtenir un réajustement de salaires, nous émettons l'avis que, dans le cas d'une diminution, les employeurs auraient dû respecter la loi au même titre que les employés l'avaient eux-même respectée, et qu'ils n'auraient pas dû opérer cette diminution avant que la Commission eût institué son enquête.

L'honorable M. DANIEL: Supposons que l'avis de la commission eût été favorable aux employés, l'effet de sa décision ne serait-il pas rétroactif à la date de l'introduction des procédures?

L'honorable M. ROBERTSON: Voici ma réponse. Le 18 octobre 1923, tous les chemins de fer canadiens ont refusé d'accepter un arrêt favorable à une certaine catégorie de leurs employés, comprenant plus de 20,000 hommes. Ceux-ci avaient, au préalable, demandé l'institution d'une commission, qui s'est prononcée en faveur de certaines augmentations.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIEME LECTURE

Bill (M2), intitulé: "Loi pour faire droit à Ella Vear."—L'honorable M. Sharpe.

Bill (N2), intitulé: "Loi pour faire droit à Anna Welton."—L'honorable M. Daniel.

Bill (O2): intitulé: "Loi pour faire droit à Marjorie Mahaffy Cox."—L'honorable M. Todd.

Bill (P2), intitulé: "Loi pour faire droit à Mary Elizabeth Milne."—L'honorable M. Ross.

Bill (Q2), intitulé. "Loi pour faire droit à Georgina Myrtle Potts."—L'honorable M. Ross.

Bill (R2), intitulé: "Loi pour faire droit à Guy Barrington Hutchins."—L'honorable M. Ross.

BILL DU CODE CRIMINEL (CAUTIONNEMENT)

DEUXIEME LECTURE

L'honorable R. S. WHITE propose la deuxième lecture du bill (Y), intitulé: "Loi modifiant le Code criminel (cautionnement en cas d'accusations et de détention préventive pour actes criminels)."

Il dit: Honorables messieurs, je serai très bref. L'objet du bill (Y) est de rendre plus difficile l'obtention d'un cautionnement pour certains actes criminels. Comme il est tard, je proposerai simplement la deuxième lecture du projet de loi.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami pourrait donner quelques explications. Le temps à notre disposition le lui permet.

L'honorable M. WHITE: A titre de profane, j'hésite à aborder des points de droit, et je sollicite l'indulgence de mes collègues. Je ne désire pas critiquer la coutume suivie par nos tribunaux. Mon seul but est de tâcher d'aider, si possible, à l'administration de la justice. J'apprends que, sous le régime actuel dans la province de Québec, le procureur de la Couronne n'est pas d'ordinaire présent lorsque le magistrat doit se prononcer sur une demande d'admission à caution. Si le procureur était toujours présent, et que ses pouvoirs fussent élargis, il pourrait s'enquérir des antécédents de l'accusé, il se pourrait que ce projet de loi ne fût pas nécessaire. Mais, si je ne me trompe, la demande d'admission à caution est adressée à un magistrat, et bien que le procureur de la Couronne

soit appelé à la sanctionner, il ne comparaît pas forcément devant le magistrat. Par suite, il arrive très souvent que la demande soit accordée. Il me semble que les fins de la justice seraient mieux servies si l'admission à caution était rendue plus difficile, dans le cas de certaines accusations.

L'honorable M. DANIEL: Quel est en général le montant du cautionement exigé dans les cas visés par l'honorable sénateur?

L'honorable M. WHITE: Il existe actuellement une certaine catégorie d'actes criminels pour lesquels le cautionnement est refusé: la trahison, le meurtre avec ou sans préméditation, et les crimes de même nature. L'objet de ce bill est d'ajouter à cette catégorie d'autres actes criminels, comme le vol par effraction, le cambriolage, le vol, pour lesquels la demande de cautionnement doit être présentée à un tribunal supérieur. Le projet de loi ne supprime pas absolument l'admission à caution, mais il la rend plus difficile à obtenir que sous le régime actuel. Dans la province de Québec, les tribunaux se sont montrés indulgents à cet égard. Montréal est affligée d'une classe de criminels qui ne se rencontrent peut-être pas ailleurs au Canada. Nous avons tout d'abord un grand port de mer par où s'introduisent beaucoup d'étrangers. Puis, nous sommes à proximité de la frontière américaine. Un très grand nombre des criminels traduits devant nos tribunaux n'habitent pas la métropole, et je suis d'avis qu'il faudrait s'enquérir des antécédents de quelques-uns de ces criminels sous le coup de graves accusations, avant de les admettre à caution. En effet, comme ils ne résident pas au pays, il est peu probable qu'ils comparaissent, et leur caution sera confisquée.

L'honorable M. BELCOURT: Puis-je demander à mon honorable ami s'il a des chiffres qui indiquent le nombre d'accusés qui n'ont pas comparu et dont la caution a été confisquée?

L'honorable M. WHITE. Je n'ai pas de chiffres à présenter. Ainsi que je l'ai fait observer, je ne suis pas avocat, et je ne puis parler que du principe du bill. On prétend que certaines gens font un métier de se porter caution.

L'honorable M. BELCOURT: Me sera-t-il permis de suggérer à mon honorable ami de se procurer ces chiffres, si la chose est possible, car ces données nous seraient très précieuses dans l'étudie du projet de loi.

L'honorable M. WHITE: Si le projet est renvoyé à un comité spécial, plusieurs personnes pourraient être convoquées et fournir ces renseignements mieux que je ne pourrais le faire. Je propose que le bill subisse sa deuxième lecture et soit renvoyé à un comité spécial.

L'honorable M. DANDURAND: Si je ne me trompe, les remarques de mon honorable ami visent à la fois le bill (Y) et le bill (Z). Je n'ai eu le temps de me procurer les données nécessaires des tribunaux de Montréal. La situation que mon honorable collègue désire améliorer a pris de l'ampleur dans la métropole canadienne. J'ai souvent observé que le cautionnement exigé était insuffisant. Mais récemment les tribunaux ont exigé de bien plus forts cautionnements. En effet, quand ils refusaient l'admission à caution, les inculpés s'adressaient à un juge d'une cour supérieure, où le montant du cautionnement accordé était souvent insuffisant.

Je ne m'oppose pas à la deuxième lecture du projet de loi, mais je ne veux pas être lié par la proposition qu'il contient. Je suis en faveur du renvoi du bill à un comité spécial, qui aurait le pouvoir de faire comparaître devant lui les personnes qui pourraient le renseigner sur la situation véritable. Quant aux conditions qui règnent dans la cité de Montréal, j'éprouve une certaine crainte à faire assumer par les juges de la cour supérieure la responsabilité qui incombe aujourd'hui aux juges des sessions pour l'admission à caution, car neuf fois sur dix, les premiers ont exclusivement exercé le droit civil et sont peu au courant du droit criminel. De plus, les juges de la cour supérieure n'ont pas présidé de cours criminelles. L'audition des causes criminelles relève de la cour du Banc du Roi.

Je ne suis pas sûr que le projet d'amendement soit le meilleur qui puisse être présenté en l'espèce. Je crois que dans Ontario et dans d'autres provinces, il existe un procureur de la Couronne qui est chargé d'examiner les demandes d'admission à caution, et qui suit la cause depuis l'origine. Il n'en est pas ainsi dans la province de Québec. Le remède au mal actuel se trouve peut-être dans la recommandation portant que la province de Québec désigne un procureur qui surveillera ces cas. Je sais qu'il y a quelque temps un fort mécontentement s'est manifesté au sujet du faible montant des cautionnements exigés de la haute pègre. Celle-ci paraît posséder une organisation qui lui permet d'obtenir une caution de $1,000 ou $2,000 et de s'éclipser au delà de la frontière américaine. Il y a un tolle général dans la société et dans les journaux contre la facilité avec laquelle ces criminels étaient admis à caution, au lieu d'être écroués, et, sur les représentations du procureur général, les magistrats ont dû élever le montant des cautionnements. Dans les cas d'arrestation pour vente

de drogues narcotiques, le cautionnement a parfois été fixé à $5,000, et même à $10,000. Le magistrat était disposé à tenir le prévenu en prison, sans fixer de chiffre de cautionnement, mais cela permettait à l'accusé de s'adresser à un juge de la cour supérieure et d'être élargi moyennant une faible caution. En conséquence, les magistrats se sont dernièrement montrés plus sévères et ont fixé à un chiffre plutôt élevé le montant du cautionnement, sachant qu'ainsi l'accusé resterait en prison.

Mon honorable ami parle de comité. S'il peut désigner les noms de ses membres, je n'ai aucune objection à ce que le bill soit lu pour la deuxième fois.

L'honorable M. McMEANS: Honorables messieurs, comme il s'agit de droit criminel, il serait préférable de renvoyer le projet de loi à un comité spécial de la Chambre, qui serait composé surtout d'avocats. Le comité pourrait alors assigner des témoins, faire produire des pièces et mener une enquête minutieuse. Quand le bill aura subi sa deuxième lecture, j'ai l'intention d'en proposer le renvoi à un comité spécial de la Chambre.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour a deuxième fois.

L'honorable M. McMEANS: J'ai l'honneur de proposer:

Que le bill (Y) soit renvoyé à un comité spécial de cette Chambre, composé des honorables MM. Barnard, Beaubien, Béique, Belcourt, Bennett, Dandurand, Foster, G. G. (Alma), Griesbach, Hardy, Haydon, Lougheed, Pardee, Ross, W. B. (Middleton), Lynch-Staunton, Tanner, White, R. S. (Inkerman), Willoughby, Tessier et du motionnaire, avec plein pouvoir de faire comparaître des personnes, produire des pièces et d'interroger des témoins sous serment.

Je puis ajouter que j'ai choisi tous les avocats de la Chambre.

L'honorable M. BELCOURT: Honorables messieurs, comme tous les procureurs généraux du Canada sont responsables de l'administration de la justice, je propose que nous communiquions avec eux pour connaître leurs vues ou leurs recommandations à l'égard de ce projet de loi. Le greffier de la Chambre pourrait se charger de ce soin, car il s'écoulera un certain temps, et le comité devrait avoir ces renseignements avant de se réunir. Il me semble qu'il faudrait sans retard communiquer avec les procureurs généraux des diverses provinces. Nous ignorons quand le comité commencera à siéger. Il est probable que le Sénat s'ajournera, et le comité n'est pas prêt à inaugurer ses séances. Si le comité est en possession de ces données, lorsqu'il se réunira, elles seront très utiles. Mon honorable ami aura-t-il l'obligeance d'ajouter à sa motion que le greffier transmette dès maintenant des exemplaires du bill.

L'honorable M. McMEANS: Oui.

La motion est adoptée.

BILL DE L'OPIUM ET DES DROGUES NARCOTIQUES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable R. S. WHITE propose la deuxième lecture du bill (Z), intitulé: "Loi modifiant la Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 1923, à l'égard du cautionnement dans le cas de certaines accusations."

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

L'hononrable M. McMEANS: Je propose que le bill soit renvoyé au même comité, et que la proposition de l'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) soit adoptée à cet égard.

L'honorable PRESIDENT: Je ne pense pas que cela soit nécessaire.

L'honorable M. DANDURAND: Nous pouvons simplement demander au greffier de se charger de ce soin.

L'honorable PRESIDENT: Oui.

La motion de l'honorable M. McMeans est adoptée.

BILLS D'INTERET PRIVE

PREMIERE LECTURE

Du projet de loi (bill n° 14), déposé par l'honorable M. Côté, constituant la Corporation épiscopale catholique romaine de Prince-Rupert.

Du projet de loi (bill n° 8), déposé par l'honorable M. L'Espérance, ayant pour objet de changer le nom de "The Travellers Life Assurance Company of Canada" en celui de "Montreal Life Insurance Company".

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 8 mai 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILLS D'INTERET PRIVE

Les bills suivants sont déposés:

Bill E3, intitulé: Loi concernant "The Interprovincial and James Bay Railway Company." —L'honorable M. Gordon.

Bill J3, intitulé: Loi modifiant la loi constituant en corporation "The Board of the Presbyterian College, Halifax".—L'honorable M. Stanfield.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill F3, intitulé: Loi pour faire droit à Nora Pearce.—L'honorable M. Bennett.

Bill G3, intitulé: Loi pour faire droit à Albert Francis Ray.—L'honorable W. B. Ross.

Bill H3, intitulé: Loi pour faire droit à Irene Mildred Jeffrey.—L'honorable M. Blain.

Bill I3, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Mitchell.—L'honorable M. Green.

LOI DES COALITIONS

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. Combien de plaintes le gouvernement a-t-il reçues de chacune des provinces, en 1923 et 1924, au sujet des prétendues violations de la loi des coalitions de 1923?
2. Sur combien de ces plaintes de chaque province le gouvernement a-t-il fait mener une enquête?
3. A-t-on découvert, en certains cas, des motifs de poursuites. Dans l'affirmative, mentionner les provinces respectives et le nombre de ces cas?
4. A-t-on intenté des poursuites sous l'autorité de ladite loi et, s'il en a été intenté, combien dans chaque province?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Aucune plainte formelle n'a été reçue selon la manière prescrite dans l'article 5 de la Loi des coalitions, 1923, mais des différentes parties du Canada sont venues diverses représentations et des plaintes non formelles qui toutes ont fait ou font maintenant l'objet d'une enquête.

2, 3, 4. Réponses au numéro 1.

BILL D'INTERET PRIVE

Suspension des règles de la Chambre.

L'honorable M. GREEN propose:

Que la règle 119 du Règlement du Sénat soit suspendue en tant qu'elle se rapporte au bill X2 intitulé: "Loi concernant *The General Animals Insurance Company of Canada*".

Il dit: Si je demande la suspension de cette règle, c'est que ce bill nous a été présenté, il y a déjà assez longtemps, et que sa prise en considération a été retardée par les ajournements ou d'autres causes. Tout ce que les intéressés demandent est le droit de changer le nom de la compagnie et d'émettre des polices d'un autre genre. Le département des Assurances consent à ces changements et rien à nos yeux ne motive des objections de notre part. Un bill de cette nature doit, je crois, être affiché sept jours avant sa prise en considération par le comité. Si cette règle était suivie dans ce cas, le bill ne pourrait être considéré qu'après notre ajournement.

La motion est adoptée.

ETABLISSEMENT DES SOLDATS

L'honorable M. GILLIS propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état faisant connaître:

1. Le nombre de colons qui se sont établis sous le régime du projet d'établissement des soldats et qui ont abandonné leurs terres.
2. Combien ces terres et le matériel ont-ils coûté au gouvernement dans chacune des terres qui ont été reprises par le gouvernement?
3. Qu'est-il advenu de ces terres et de ce matériel? S'ils ont été vendus, quelle proportion du prix de revient a été perçue?
4. Le nombre de cas où des procédures de forclusion ont été instituées par le gouvernement?

L'honorable M. GRIESBACH: Honorables messieurs, avant que la motion soit mise aux voix, je désire présenter quelques observations, car je suis en correspondance avec le ministre de qui la question relève.

Le régime du placement agricole des soldats a été inauguré en 1919, ou 1918, et à mon retour d'outre-mer, j'ai constaté qu'il fonctionnait plus ou moins bien. Je dois avouer qu'après avoir été renseigné sur ses détails, je n'avais pas une confiance absolue dans son succès ultime. J'ai trouvé que les fonds avancés aux soldats qui désiraient devenir colons étaient, neuf fois sur dix, plus élevés que ceux des autres colons canadiens, lors de leur établissement sur le sol. J'ai aussi constaté que des hommes plus ou moins aptes à réussir dans cette entreprise étaient mis à même de profiter du projet. Je n'ai pu parvenir à me convaincre que le projet avait été conçu selon la règle ou qu'il allait réussir, vu la négligence à prendre les précautions commerciales ordinaires ou à traiter sur un pied d'affaires. Aucune compagnie de prêt qui avancerait un montant suffisant pour l'achat d'une ferme et accepterait une hypothèque sur cette ferme n'estimerait avoir fait un placement sûr. Il est vrai que le requérant a été obligé de verser une faible somme d'argent, mais l'intérêt de la première année a englouti ce versement. Il n'existait aucune marge de garantie. On peut également affirmer qu'aucune banque qui consentirait un prêt pour l'achat de bestiaux et d'instruments aratoires, gagé sur ces bestiaux et ces instruments aratoires, ne se considérerait comme suffisamment protégée. Il m'a paru évident que le gouvernement était exposé à subir une forte perte, parce qu'on s'est écarté des méthodes régulières.

Il y a aussi eu—peut-être par la force des choses, à cause des conditions dans lesquelles le projet a été lancé—un certain degré de malhonnêteté et de stupidité. Ce n'est peut-être pas le moment de formuler ce grief, car le projet a réalisé son objet lors de l'établissement sur le sol de beaucoup de soldats qui se seraient par ailleurs trouvés plus ou moins

désorientés. Deux catégories d'hommes ont obtenu ces prêts: ceux qui en étaient dignes, et ceux qui en étaient tout à fait indignes, et qui n'auraient pu réussir dans aucun concours de circonstances. Il va sans dire qu'un certain nombre d'entre eux auraient connu le succès, s'ils eussent été placés dans des conditions normales.

Nous relevons, par conséquent, trois catégories d'hommes qui ont profité de ce projet: ceux qui ont réussi, et qui le méritaient; ceux qui méritaient de réussir, mais qui ont échoué; et ceux qui ne pouvaient réussir dans aucune circonstance. En ce qui concerne l'Ouest, la dépréciation de la valeur foncière et de la valeur du bétail est venue compliquer la situation. Les instruments aratoires n'ont pas accusé une très forte dépréciation, si ce n'est l'usure ordinaire. Dans certaines régions du pays qui me sont familières, la valeur foncière a décru de $25 à environ $15 l'acre. Dans la région de Grande-Prairie, en particulier, cette valeur est tombée d'environ $20 ou $25 à un prix variant de $7 à $10 l'acre. Le prix du bétail a fléchi, et le prix d'une vache s'est effondré de $150 à un peu moins de $15. Les soldats-colons des trois catégories, surtout ceux qui ont joui d'une prospérité passable, se trouvent donc en mauvaise posture, par suite de cette dépréciation.

Ces soldats ont acheté leurs terres et leurs bestiaux à une époque où les prix étaient à leur point culminant, et ils doivent aujourd'hui faire face à cet effondrement. Outre que le projet était assis sur une mauvaise base, il est survenu cette dépréciation, et le Gouvernement canadien est en passe de subir une très lourde perte, que les meilleurs motifs du monde ont probablement empêché les ministres et les fonctionnaires de divulguer au grand public. La mise en œuvre de ce projet entraînera sans doute une perte sérieuse et, s'il n'est pas trop tard, le pays doit faire diligence et choisir le meilleur moyen d'assimiler cette perte. Si le Gouvernement poursuit sa politique actuelle, et s'il maintient les valeurs à leur présent niveau élevé, la perte s'enflera à un degré tel que les soldats perdront tout espoir de jamais opérer les remboursements et de voir la fin de leurs embarras financiers. Ils quitteront tout simplement la terre. Il ressort donc que le Gouvernement doit envisager une perte éventuelle. Il lui serait cependant possible de rétablir la situation dans une certaine mesure, de supporter peut-être la même perte, mais ses efforts tendraient à maintenir sur le sol le colon qu'il y a placé à des frais très considérables pour le pays. Je suis d'avis qu'en ce moment, ou dans un avenir très rapproché, il faudrait concevoir quelque méthode qui permettrait de faire une

L'honorable M. GRIESBACH.

nouvelle estimation de ces biens-fonds, après avoir franchement avoué la perte. Cette nouvelle estimation serait indispensable pour que le Gouvernement soit autorisé à traiter avec ces colons afin de les encourager et de ranimer leur foi dans l'avenir, ce qui les déciderait à poursuivre leurs travaux agricoles. La perspective n'est guère brillante. Il me semble toutefois, que si nous prenions aujourd'hui des mesures qui autoriseraient le Gouvernement à traiter avec ces colons sur un pied plus ou moins équitable, nous n'enpêcherions certes pas le pays d'éprouver la perte, mais nous encouragerions un grand nombre des colons à rester sur le sol jusqu'à l'arrivée d'un temps plus favorable.

Je suis donc d'accord avec mon honorable ami de Saskatchewan (l'honorable M. Gillis), et je crois qu'il faudrait sans retard instituer une enquête pour déterminer la situation exacte, et légiférer dans le but d'établir un régime qui tiendrait compte des conditions actuelles. Si nous suivions cette voie, nous ne pourrions certes pas, je le répète, éviter cette perte inéluctable, mais beaucoup de colons méritoires poursuivraient leurs travaux agricoles jusqu'à l'aurore d'un jour meilleur.

AJOURNEMENT DU SENAT

AVIS DE MOTION

L'honorable M. DANDURAND donne l'avis de résolution suivant:

Que le Sénat, quand il s'ajournera demain, restera ajourné jusqu'au mardi, 20 mai, à huit heures du soir.

Je crois que demain nous aurons à peu près épuisé le Feuilleton de l'ordre du jour, et je ne m'attends pas que d'autres mesures législatives nous soient transmises avant que le débat sur le budget ait pris fin. Nous ferions donc mieux de prononcer l'ajournement.

INTERPELLATION SUR LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE

DEMANDE DE PRODUCTION DE DOCUMENT

L'honorable M. TAYLOR propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une copie de toute la correspondance échangée avec le département de la Marine au sujet d'une enquête tenue sous l'autorité de la loi de la marine marchande sur l'accident arrivé au vapeur *Canadian Farmer* de la marine marchande du gouvernement canadien, ainsi que d'une copie des témoignages rendus à cette enquête et des conclusions.

Il expose: Honorables messieurs, la demande de production de document que comporte la motion inscrite en mon nom au Feuilleton de l'ordre du jour ouvre un chapitre d'un récit de ce que je crois être une

malhonnêteté organisée dans les divers services de la marine marchande du gouvernement canadien et des chemins de fer nationaux canadiens, en particulier dans la province de la Colombie-Britannique.

Je reconnais que le sujet pourrait très bien être étudié ailleurs qu'en ce parlement. M'en étant rendu compte, je me suis évertué, depuis les quinze ou dix-huit derniers mois, à capter l'attention des hauts fonctionnaires et des administrateurs des chemins de fer nationaux canadiens, et mes efforts m'ont mené jusqu'au président. Je regrette d'avouer que mon espoir d'une enquête sérieuse a été anéanti par le président même des chemins de fer nationaux canadiens, qui a ordonné de suspendre ou de cesser l'enquête.

En février 1923, peu de temps après l'ouverture de la session de ce parlement, j'ai fait savoir à l'Administration de notre réseau national que je me proposais de porter ces malhonnêtetés à la connaissance du parlement, si je ne pouvais tôt ou tard obtenir satisfaction. C'est alors que j'ai reçu la lettre dont je donnerai lecture, et qui marque le début d'une longue correspondance, restée sans résultat. La lettre est datée d'Ottawa, 19 février 1923, et m'est adressée:

Cher monsieur,

M. Arthur Hesketh, du service d'enquête des chemins de fer nationaux canadiens, vous remettra cette lettre d'introduction.

Sir Henry Thornton a entendu dire que vous possédiez certains renseignements relatifs aux affaires de la marine marchande du gouvernement canadien, en Colombie-Britannique, et vous me feriez une faveur si vous aviez l'obligeance de fournir à M. Hesketh tous les renseignements que vous possédez à cet égard, afin qu'une enquête approfondie soit menée à ce sujet.

Votre dévoué,

H. J. Page,
Chef du service d'enquête.

Le monsieur ainsi présenté est venu me voir. Il a passé plusieurs heures avec moi et je lui ai procuré assez de détails pour lui permettre d'ouvrir une enquête. Je lui ai donné les noms de plus de vingt personnes susceptibles de témoigner, ainsi que tous les détails de ce que j'ai cru être le *modus vivendi* des intéressés. Plusieurs semaines se sont écoulées sans la moindre nouvelle de l'affaire.

Le 15 mars, à la veille de retourner en Colombie-Britannique, et n'ayant aucun document en ma possession à Ottawa, j'ai écrit à M. Page, le chef du service d'enquête, pour lui offrir de lui procurer, une fois de retour en Colombie-Britannique, certains documents que j'ai indiqués, si le progrès de l'enquête le justifiait. Dans ma lettre, je lui citais le cas d'espèce:

Dans l'intervalle, j'ai reçu du capitaine Boyd une lettre datée du 6 mars, et énonçant: "Depuis, j'ai appris qu'un autre mécanicien et un autre capitaine ont manigancé un travail de réparation pour toucher l'assurance, et ils ont réussi le coup. C'est ce que m'a appris le mécanicien en chef." Je vous soumets ces faits pour ce qu'ils valent, parce que je n'ai pas eu l'occasion d'interroger le capitaine Boyd à ce sujet.

Je n'ai pas reçu de réponse à cette lettre.

Sans nouvelle, j'ai écrit au chef du service d'enquête pour lui demander ce qu'il faisait. J'ai sa réponse du 8 mai, que voici:

Je regrette les retards qui ont pu survenir dans la poursuite de l'enquête. Je vous donne cependant l'assurance que tout sera mis en œuvre pour qu'une enquête minutieuse soit menée sur la question; mais il faudra, au préalable, que les dépositions soient faites sous serment et, à cette fin, j'ai transmis au service du contentieux une demande tendant à faire autoriser J. M. Bannerman, le chef des enquêtes, à Winnipeg, à recevoir ces dépositions. Je dois adopter cette ligne de conduite, car la pression des affaires m'empêche de me rendre moi-même à Winnipeg.

C'est donc mon intention de référer cette affaire à M. Bannerman, et je m'exécuterai dès que j'aurai été autorisé à cet effet.

Les accusations portées dans cette correspondance sont tellement graves que j'estime de mon devoir de prendre les dispositions précitées. Vous comprendrez, par conséquent, que l'affaire n'est pas dans les oubliettes, mais qu'elle fera l'objet d'une enquête très approfondie.

Votre très dévoué,

H. J. Page,
Chef du service d'enquête.

Le 28 août, j'étais chez moi en Colombie-Britannique, et n'ayant pas entendu parler de l'affaire, j'ai de nouveau communiqué avec M. Page pour lui demander où en étaient les choses, et je lui ai écrit:

Sur la foi des renseignements officiels qui m'ont été fournis au Sénat, il ressort que les fraudes et l'organisation pour les dissimuler sont même plus étendues que je ne l'avais supposé. Les fonctionnaires impliqués ont-ils réussi à étouffer l'enquête, ou bien cette enquête doit-elle avoir lieu? Dans ce cas, veuillez m'en indiquer la date.

Cette lettre est restée sans réponse.

Le 24 septembre, j'ai écrit à M. Hungerford, le vice-président et l'administrateur général, qui avait le premier promis d'instituer une enquête. Je lui ai fait part de l'insuccès de ma demande, et je l'ai prié de me donner des explications, s'il en avait à me fournir. M. Hungerford ne m'a pas répondu et, le 25 octobre, je lui ai adressé une deuxième lettre, dans laquelle je lui énonçais:

D'après les réponses qui m'ont été faites au Sénat, il est manifeste que même les vérificateurs dont le rapport a été présenté au Parlement n'ont pas révélé dans leur rapport les comptes et la correspondance se rapportant à quelques-uns des paiements et des réclamations frauduleux; et pour les dissimuler, la protection a dû s'exercer au siège central de votre compagnie.

Comme il est possible que ma première lettre ne vous soit parvenue, je vous réitère ma demande pour savoir s'il a été donné suite aux multiples promesses d'enquête; je recommande cette lettre afin d'en assurer la remise à destination.

En réponse, j'ai reçu un accusé de réception de M. Hungerford, à la date du 5 novembre. La lettre exposait:

Lorsque j'ai reçu vos renseignements à ce sujet, au printemps, j'ai directement communiqué avec le président, et depuis la réception de votre lettre, les dossiers et rapports reçus à cet égard ont été dûment étudiés par le vice-président et administrateur général. Ce dernier me fait savoir que notre Exécutif a décidé qu'une plus ample enquête ne produirait aucun bon résultat, et que cette décision n'a pas été prise à la suite d'influence officielle exercée, non plus qu'à la suite d'irrégularité. C'est la simple conclusion d'hommes d'affaires, fondée sur le rapport du commissaire des naufrages pour la Colombie-Britannique et sur d'autres renseignements portés à la connaissance de l'Exécutif.

Je me permets d'interrompre un instant le fil de la correspondance. Il ne me paraît guère compatible avec les méthodes d'affaires de commencer par promettre une enquête minutieuse, puis de la suspendre, sans me communiquer la chose. Quoi qu'il en soit, c'est la raison invoquée par M. Hungerford.

Le 16 novembre dernier, j'ai adressé la lettre suivante à sir Henry Thornton:

Cher sir Henry,

Je fais appel à César, car je suis forcé de m'adresser en hauts lieux, vu l'aversion de vos subordonnés à aborder une affaire qui implique tant de gens.

Cet appel concerne ce que je crois être une conspiration de la part d'officiers de la marine marchande du gouvernement canadien, tant mariniers que terrestres, dans le but d'obtenir des assureurs, par des moyens frauduleux, une indemnité pour de prétendues avaries à des navires de cette marine marchande, afin que ces officiers infidèles puissent à leur tour encaisser des commissions sur l'indemnité versée. Il existe aussi une conspiration pour se servir de ces navires marchands afin de transporter des spiritueux à des ports d'escales américains, au profit des officiers de ces navires et des officiers de terre.

J'ai fait un long récit de l'affaire à sir Henry Thornton, et je lui ai posé 32 questions, croyant que la réponse à chacune d'elles serait très précieuse en ce qu'elle établirait l'existence de la fraude. Je n'entreprendrai pas la lecture de ces 32 questions, et je me bornerai à vous lire les derniers paragraphes qui y font suite:

Je suis convaincu que les réponses à ces questions, si un enquêteur adroit réussit à extraire la vérité des témoins récalcitrants, révéleront l'existence, à Vancouver, d'une situation scandaleuse à laquelle il faudrait mettre fin. J'ai aussi la conviction que cet enquêteur pourrait faire surgir assez de lumière pour justifier le procès des personnes incriminées dans ces fraudes.

La demande d'enquête repose sur la déduction découlant des nombreuses questions qui concernent un seul voyage d'un seul navire sur la vingtaine de navires mis en service à Vancouver. Je n'ai pas, néanmoins, raison de supposer que ce voyage et ce navire soient des exceptions à la coutume suivie. Le fait que les fraudes n'ont pas été exposées et punies est expliqué par l'expérience du capitaine Boyd, ce marin qui est seul à lutter contre les fonds illimités et l'influence d'une corporation administrative. Non seulement le capitaine Boyd a été destitué pour avoir refusé de tremper dans cette fraude, mais il a été blackboulé par les autres armateurs, grâce aux machinations de vos officiers locaux, et on l'a privé des moyens de gagner sa vie.

Je lui ai ensuite demandé pour quels motifs il ne serait pas tenu d'enquête. Vous remarquerez que je me suis contenté de demander une enquête.

Voici la lettre de sir Henry, datée de Montréal, 28 novembre 1923:

Mon cher sénateur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 novembre au sujet des différentes questions se rapportant au service de la marine marchande du gouvernement canadien sur la côte du Pacifique, et au capitaine Boyd en particulier. Je confierai à un représentant en qui je puis avoir confiance le soin de faire enquête.

Je dois vous apprendre que, lors de ma visite à Vancouver en juillet dernier, j'ai ordonné que l'enquête à l'égard du capitaine Boyd fût suspendue; étant donné les rapports très peu satisfaisants que j'ai reçus au sujet de la réputation et de l'habileté de cet officier. Ces rapports l'accablaient avec tant d'évidence qu'il m'a semblé pitoyable de faire perdre le temps de nos officiers à ouvrir une enquête qui ne pouvait reposer sur aucun fondement. Malgré tout, comme je l'indique dans le premier paragraphe, je verrai à ce que l'affaire soit tirée au clair. En ce qui concerne M. Page et M. Hungerford, je dois dire en toute justice que ces deux fonctionnaires sont de la plus grande intégrité et qu'ils commandent le respect de ceux qui ont travaillé avec eux. Vous pouvez être assuré que leur attitude en cette affaire est sincère.

Votre très dévoué,
H. W. Thornton.
Président.

Quant à la mention du nom du capitaine Boyd, je ferai observer que ma demande d'enquête n'a jamais gravité sur le capitaine Boyd, mais que je l'ai transmise à sir Henry Thornton et à ses acolytes sur ma propre responsabilité, à la suite d'une enquête que j'ai moi-même menée sur cette affaire. Il est très exact que le nom du capitaine Boyd a été mentionné incidemment, mais c'est moi qui ai demandé l'enquête, et non le capitaine Boyd.

Quant à l'attaque dirigée contre l'honneur du capitaine Boyd—attaque cruelle de la part d'un homme occupant le poste de sir Henry Thornton—j'ai abordé ce sujet non pas en vue d'établir le point capital, mais pour rendre justice au capitaine Boyd. J'ai écrit la lettre suivante à sir Henry Thornton:

A ma connaissance, ces rapports infamants présentés contre le capitaine Boyd avaient pour but de nuire auprès de vous à un officier méritoire, dont le seul tort envers votre bureau de Vancouver était son refus de tremper dans les actes que j'ai exposés.

Je vous signalerai que ces actes malhonnêtes ont été portés à la connaissance de votre M. Hungerford avant que je lui eusse transmis ces renseignements, qui m'ont été fournis à l'occasion du renvoi du capitaine Boyd. Par conséquent, toutes les calomnies dont cet officier a été victime n'empêchent en aucune façon la tenue d'une enquête sur les fraudes exposées à M. Hungerford et fondés sur des faits d'autre provenance.

Dans la même lettre, je lui ai demandé de communiquer au capitaine Boyd tous les rapports présentés et qui portaient atteinte à la réputation de cet officier, afin de lui permettre de se défendre. Le même jour, le capitaine Boyd a écrit à sir Hentry Thornton une lettre dans laquelle il citait l'allusion qui était faite dans ma lettre, et il ajoutait:

Monsieur, je suis marin depuis plus de quarante ans. Je l'ai été dans mon adolescence comme dans l'âge adulte, et j'ai toujours joui du respect et de la confiance de tous mes chefs qui m'ont tous donné de bonnes références. Mon expérience dans la marine marchande du gouvernement canadien est la seule exception: et jusqu'au jour où votre lettre au sénateur m'a été montrée, je n'avais pas la moindre idée que votre service avait attaqué mon honneur et mon habileté. Etant donné les faits relatés dans votre lettre, je sollicite que la nature des accusations dont vous faites mention me soit communiquée afin de me procurer l'occasion de réfuter ces accusations. Vous reconnaîtrez, je suppose, que tant que ces accusations circuleront et tant qu'elles n'auront pas été réfutées, mes moyens d'existence resteront nuls, et ma femme et ma famille souffriront avec moi par suite du discrédit qui m'atteint.

Tout important qu'il soit, sir Henry Thornton n'a pas bronché devant cet appel que lui adressait un pauvre marin renvoyé par la voie expéditive et disgracié sans être en faute, sans occasion de se défendre contre les accusations portées, et sans même connaître la nature de ces accusations. Il n'a pas fléchi, dis-je, et il n'a tenu aucun cas de la lettre dans laquelle ce marin lui demandait d'être confronté avec ses accusateurs. Il n'a pris, depuis ce jour-là, aucune mesure pour justifier les accusations proférées contre l'honneur et l'habileté de cet homme, et il n'a donné aucune explication à ce marin, non plus qu'à moi, de son refus de justifier ou de retirer ses accusations contre le capitaine Boyd.

N'obtenant aucune réponse à cette deuxième demande d'enquête, j'ai écrit à sir Henry Thornton, le 28 janvier, pour lui demander si l'affaire suivait son cours, et j'ai reçu la réponse suivante:

Montréal, 5 février 1924.

Cher sénateur Taylor,

J'ai reçu votre lettre du 28 janvier, et je regrette le retard apporté dans l'affaire Boyd. Le grand nombre de questions posées dans votre lettre précédente du 16 novembre a exigé beaucoup de recherches, et ces recherches ne sont pas encore tout à fait terminées.

J'espère néanmoins que les renseignements seront compilés dans le cours de quelques jours, alors que je serai en mesure de communiquer de nouveau avec vous.

Votre fidèle,

H. W. Thornton.

Le 11 février, sir Henry Thornton m'a adressé une autre lettre, que je ferais mieux de lire en entier, à cause de plusieurs passages significatifs:

Cher sénateur Taylor,

Au sujet de la correspondance relative au capitaine Boyd, et en particulier au sujet de votre lettre du 16 novembre, je vous inclus un mémorandum contenant les réponses aux 32 questions que vous m'avez posées. Je compte que vous serez satisfait des renseignements que comportent ces réponses.

A la lumière des témoignages rendus devant la cour des commissaires des naufrages, tenue à Vancouver le 23 octobre, sur les instructions de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, ainsi que prescrit par la loi de la marine marchande canadienne, et à la lumière des détails mentionnés dans le mémorandum précité, je suis d'avis que vous avez été mal renseigné et induit en erreur par le capitaine Boyd. En effet, je ne puis constater que les accusations portées par ce monsieur soient fondées.

C'est-à-dire que le capitaine Boyd ne motive pas les accusations que j'ai proférées, et que je profère.

Les accusations formulées contre nos officiers de la côte du Pacifique, bien qu'elles soient graves et sérieuses, sont absolument dénuées de fondement.

Et cela, remarquez bien, sans enquête, pourtant deux fois promise sous la signature de sir Henry Thornton. Cette décision, dis-je, a été définitivement prise sans enquête, et sir Henry m'écrit que ces accusations, graves et sérieuses—ce sont ses propres termes—sont absolument dénuées de fondement.

Et comme vous semblez avoir basé vos opinions sur les données que vous a fournies le capitaine Boyd, cela dénote clairement que ce monsieur n'est aucunement au courant des méthodes maritimes et des exigences d'assurance que devrait connaître un capitaine maritime.

Je crois, qu'avec cette lettre, nous vous avons procuré tous les renseignements possibles, que nos enquêtes ont été complètes, et que nous ne pouvons faire plus en cette affaire.

Si vous n'êtes pas satisfait des conclusions de la cour des commissaires des naufrages, et si nous n'avons pas réussi à établir que nos officiers n'ont commis aucun tort, le capitaine Boyd a le droit et le privilège de s'adresser à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et de faire rouvrir l'enquête. Comme vous le savez sans doute, les articles 805, 806 et 807 de la loi de la marine marchande au Canada, chapitre 113, prévoient la tenue de cette enquête.

Quant à l'accusation de blackboulage proférée dans votre lettre du 16 novembre, le capitaine Boyd a le privilège d'intenter une action civile contre les individus intéressés.

Je suis d'avis que la compagnie a accompli tout ce qu'on pouvait raisonnablement attendre d'elle. Il appartient donc au capitaine Boyd de décider s'il désire maintenant s'adresser au ministre de la Marine et des Pêcheries, sous l'autorité des dispositions de la loi.

Votre fidèle,

H. W. Thornton.

J'interromprai la lecture de la correspondance pour vous apprendre ce que la compagnie a accompli en l'affaire. Peu de temps après le renvoi du capitaine Boyd, j'ai demandé, au nom de ce dernier, au ministre de la Marine et des Pêcheries de tenir une enquête sous le régime de la loi de la marine marchande. Je me suis tout d'abord adressé au directeur de la marine marchande du gouvernement canadien à Montréal, pour lui

faire part que ma demande s'étayait sur le fait que j'avais vu les déclarations assermentées d'un officier et de six membres de l'équipage du navire commandé par le capitaine Boyd, et que, sur la foi de ces déclarations assermentées, le livre du loch du navire avait été falsifié afin de fabriquer des preuves de nature à jeter du blâme sur le capitaine Boyd. J'ai représenté au directeur, à Montréal, que, en présence de ces déclarations assermentées d'un officier et de six membres de l'équipage, il devrait faire tenir une enquête au bureau. M. McQuarrie, le député de New-Westminster à la Chambre des Communes, s'est joint à ma demande. M. McQuarrie est conseil du Roi; c'est un citoyen d'excellente réputation et un avocat d'expérience. Il a fait connaître au surintendant de la Marine qu'il a vu les déclarations assermentées et qu'à son avis une enquête devait être instituée. Et que supposez-vous qu'a été la réponse? Dans un élan de vertu, à la suite de l'abolition du patronage tant vantée, le surintendant de la marine nous a écrit, à M. McQuarrie et à moi, que notre demande polie et sensée était un exemple d'intervention politique dans les affaires administratives de la marine marchande du gouvernement canadien, et que, par conséquent, il n'y prêterait aucune attention.

Acceptant la rebuffade d'aussi bonne grâce que je le pouvais, j'ai alors demandé à ce monsieur s'il se joindrait à une requête qui serait adressée au ministre de la Marine pour obtenir l'institution d'une enquête, sous l'empire de la loi de la marine marchande. Une enquête tenue en vertu de cette loi n'aurait pas révélé les faits les plus importants au sujet de ces actes malhonnêtes, mais elle aurait établi le fondement d'une autre enquête. J'ai donc demandé à ce haut fonctionnaire s'il se joindrait à notre demande pour que fût ouverte l'enquête prévue par la loi de la marine marchande. Il a répondu qu'il ne s'y joindrait pas, et que la marine marchande du gouvernement canadien, ne s'occupait aucunement des dispositions de la loi de la marine marchande à cet égard, et qu'elle ne serait pas guidée par les conclusions d'une cour d'enquête tenue en vertu de la loi. Malgré ce refus de la marine marchande de se joindre à cette demande, le ministre de la Marine s'est montré plus large de vues, et il a eu assez d'égards pour accorder au capitaine Boyd l'enquête sollicitée.

Etant donné le défi de sir Henry Thornton d'adresser une nouvelle demande d'enquête, sous l'autorité de la loi de la marine marchande, il est à propos de dire que lors de la première enquête menée par sa compagnie, loin de s'y joindre ou d'y collaborer, il a délégué à Vancouver l'avocat de la compagnie,

avec instruction de résister par tous les moyens possibles aux révélations qui pourraient être faites devant la cour d'enquête. Les fonctionnaires et autres employés de la compagnie étaient présents et ont témoigné. Je n'y assistais pas, mais des personnes dignes de foi m'ont affirmé que les dépositions représentaient le plus flagrant parjure qui se soit jamais produit. Le commissaire des naufrages a averti dans les termes suivants, que vous constaterez dans le rapport demandé, un des témoins, fonctionnaire de la compagnie:

Il est évident que vous rendez un faux témoignage et que vous dissimulez quelque chose. Je vous avertis.

Des hommes de l'équipage du navire que commandait le capitaine Boyd ont été notifiés que s'ils allaient témoigner à l'enquête en faveur du capitaine, ils seraient renvoyés du navire. Un témoin important, favorable au capitaine Boyd, a été éloigné à bord d'un autre navire. Un autre témoin, qui insistait pour aller témoigner devant la cour d'enquête, malgré la menace de renvoi, a été porté comme déserteur du navire, pendant qu'il attendait, dans l'enceinte de la cour, d'être convoqué comme témoin, plusieurs heures avant le départ du navire. Plus tard, quand il s'est présenté à bord, on lui a dit qu'il était déserteur et on a refusé de le laisser embarquer.

Cependant, le président de la compagnie, dont les fonctionnaires ont traité aussi tyranniquement la première mention d'une cour d'enquête à instituer sous l'autorité de la loi de la marine marchande, dit aujourd'hui: "Pourquoi ne demandez-vous pas une enquête sous l'empire de la loi de la marine marchande?" Il est hors de doute que la compagnie s'opposerait de toutes ses forces à cette demande, comme elle s'y était déjà opposée auparavant.

Le 26 février, après avoir reçu la lettre de sir Henry Thornton, je lui ai répondu dans les termes suivants:

Cher monsieur,

Je dois vous remercier de votre honorée du 11 courant, qui me communique les réponses aux questions posées au sujet des fraudes du bureau de la marine marchande du gouvernement canadien, à Vancouver, en ce qui concerne l'assurance.

Je regrette profondément que vous ayez réglé cette question sans avoir tenu l'enquête que vous m'avez promise, et que votre M. Hungerford a également promise au sénateur Robertson. Si je saisis bien la situation, vous n'avez pas fait instituer d'enquête, mais au lieu de la tenir, vous avez accepté les parjures et les dépositions évasives des fonctionnaires coupables de votre compagnie.

Les réponses qui me sont transmises sont malhonnêtes et, à ma connaissance, beaucoup de ces réponses sont inexactes.

Ayant épuisé toutes les voies de recours auprès de votre compagnie pour faire droit au capitaine Boyd et le soustraire aux persécutions malicieuses auxquelles il a été en butte de la part de vos fonctionnaires, à cause

de son refus de tremper dans les fraudes, je dois m'adresser à un tribunal supérieur devant lequel j'espère que vous serez prêt à comparaître, afin de démontrer sur quoi repose votre attaque contre la réputation d'un digne citoyen que vous privez des moyens de gagner sa vie.

A cette lettre j'ai reçu la réponse que voici:

Cher monsieur,

Au sujet de votre lettre du 20 février. Il m'est absolument impossible de comprendre les termes du deuxième paragraphe. Le 28 novembre 1923, je vous ai dit que je confierais à un représentant en qui je pourrais avoir confiance le soin de faire enquête. Cette enquête a eu lieu et, de plus, toute l'affaire a été revisée par notre vice-président chargé du contentieux.

Je désire fixer ce point. "Cette enquête a eu lieu"; c'est-à-dire que l'enquête a été tenue. Comment a-t-il pu y avoir enquête sur ma plainte, sans que je fusse en cause? Et comment a-t-il pu y avoir enquête sur la plainte de Boyd, sans qu'il fût en cause? Ni le capitaine Boyd ni moi n'avons été en cause dans cette prétendue enquête. Je suis donc fondé à affirmer, comme je l'ai fait observer à sir Henry Thornton, qu'il n'y a pas eu d'enquête, au sens propre du mot.

Votre assertion que les parjures et les dépositions évasives des fonctionnaires coupables ont été acceptés est tout à fait dénué de fondement.

Voici un paragraphe significatif, vu la prétention affichée dans une lettre précédente, que ces plaintes reposaient uniquement sur la réputation ou le manque de réputation du capitaine Boyd. Ecoutez bien ceci:

Il y a eu tant d'accusations, de récriminations et d'agitation sur la côte du Pacifique, qui ont atteint presque tous les officiers du service, du haut en bas, qu'on a accusés de tous les crimes imaginables, que je suis dégoûté de cet état de choses. J'ai, par conséquent, nommé M. H.-R. Temple, notre avocat régional à Winnipeg, pour qu'il se rende à la côte et ouvre une enquête le plus tôt possible. En vue de cette enquête, un avis régulier sera donné par la voie des journaux, et ceux qui ont des accusations à porter ou des griefs à présenter seront priés de les communiquer à M. Temple. Il n'est guère nécessaire d'ajouter que l'enquêteur désigné est un avocat de talent qui jouit d'une réputation irréprochable. Il n'a aucune relation avec nos officiers de la côte du Pacifique et ignore absolument la situation antérieure.

Lorsque cette enquête aura tiré les choses au clair, nous congédierons certainement tous ceux qui auront été trouvés coupables d'actes qui amoindrissent leur utilité, et je destituerai tous ceux qui seront convaincus d'avoir proféré des accusations malicieuses.

Votre fidèle,

H. W. Thornton,
Président.

Cette lettre est datée du 26 février. Le Parlement devait s'assembler le 28, et je désirais naturellement voir au moins l'enquête s'ouvrir. Sans nouvelle, ne voyant aucun avis dans les journaux, et n'ayant appris d'aucune des parties intéressées qu'elles avaient été notifiées de se tenir prêtes, j'ai adressé la dépêche suivante à M. Temple, le 13 mars:

Sir Henry Thornton m'a notifié le 26 février que vous étiez à la veille de vous rendre à la Côte pour faire enquête sur les affaires que je lui ai signalées. Il est indispensable que je sois présent à l'enquête si les questions que j'ai soulevées doivent être étudiées. Je dois partir pour Ottawa le vingt-sept, le Sénat se réunissant après son ajournement. Je vous prie donc de bien vouloir m'indiquer, lors de la réception de la présente, la date de votre arrivée à la Côte.

Le 14, M. Temple m'a répondu:

En réponse à votre dépêche du treize, je tâcherai d'être à la Côte le vingt-sept courant.

C'est le jour même de la date que je lui ai indiquée de mon départ pour Ottawa.

Jusqu'à date je n'ai reçu aucune plainte.

R. S. M. Temple.

Voici un enquêteur promis et annoncé comme étant à la veille d'ouvrir une enquête approfondie, et qui reste trois semaines d'affilée à son bureau à Winnipeg, en dépit de la promesse faite, qui ne donne aucun avis de son arrivée ni de l'enquête, et qui se contente de dire: "Jusqu'à date je n'ai reçu aucune plainte".

Le 14 mars, j'ai expédié cette dépêche à Temple:

La promesse de Thornton de faire tenir une enquête par vous était en réponse à mon préavis de faire instituer une enquête parlementaire, que les malhonnêtetés commises justifient. Si je dois déposer à Vancouver, au lieu de déposer à Ottawa, je dois avoir l'occasion de comparaître et de répondre aux explications ou aux dénégations, et cela exigera plusieurs jours. Vous télégraphiez: "Jusqu'à date je n'ai reçu aucune plainte." Aucun avis public n'a été donné que vous étiez prêt à accueillir les plaintes, et je n'avais aucunement lieu de croire que vous espériez en recevoir à Winnipeg.

En réponse à ma dépêche, il m'a télégraphié qu'il partait pour New-Westminster le lendemain. En conséquence, l'enquête s'est ouverte le 27, le jour même que je devais partir pour Ottawa. Or, bien qu'aucun avis public n'eût été donné de l'arrivée de ce monsieur, il est significatif que le premier visiteur qui soit allé le voir soit le président du comité de patronage du gouvernement fédéral, à Vancouver, qui avait évidemment été instruit de son arrivée prochaine et qui était aux aguets. Quel a bien pu être le sujet de leur communication? L'enquêteur m'a appris le premier jour de son arrivée...

L'honorable M. DANDURAND: A quelle date?

L'honorable M. TAYLOR: Il est arrivé à Vancouver vers le 23 mars. Il a ouvert son enquête le 27. Le jour de son arrivée, il est venu à mon bureau Une de ses premières observations a été "Aujourd'hui j'ai rencontré M. Macdonald". Il m'a appris qu'on lui avait offert de plaider la cause du capitaine

Boyd devant le commissaire des naufrages, mais qu'il avait refusé à cause de la réputation douteuse du capitaine."

L'honorable M. MURPHY: Il s'agit de l'ancien procureur général?

L'honorable M. TAYLOR: C'est l'ancien procureur général de la Colombie-Britannique, M. A. Macdonald, le politicien libéral souverain, le chef du comité de patronage à Vancouver. Il était au courant de l'arrivée de M. Temple pour mener l'enquête. A ma connaissance, nul autre que lui ne le savait, et la première communication reçue par l'enquêteur tendait à ruiner la réputation du capitaine Boyd. Toutefois, cet enquêteur a été satisfait de recevoir une impression de cette nature.

Quand, accompagné de deux témoins qui ont parlé à M. Temple, j'ai exposé les faits à ce dernier, j'ai eu l'impression qu'il résistait à toute idée de les faire témoigner et qu'il opposait toute sorte d'excuses. J'ai dû me rendre à l'évidence et reconnaître la futilité de requérir, pour la tenue d'une enquête indépendante et impartiale, un représentant de l'avocat régional des chemins de fer nationaux canadiens, quand son propre chef, M. Ruel, avait conseillé de n'instituer aucune enquête et avait décidé d'avance que les faits ne la justifiaient en aucune façon. Non seulement son propre chef avait ainsi été conseillé, mais son collègue de Vancouver avait déployé son activité pour empêcher la première enquête. Et j'ai appris—il s'agit d'un renseignement qu'on m'a fourni, et je ne connais pas ce fait personnellement, comme je connais les autres — qu'à ce moment même, il invitait les témoins à déposer devant M. Temple, lorsque celui-ci ouvrirait son enquête.

Un mois s'est écoulé depuis. Il y a deux semaines, j'étais chez moi et j'ai demandé un rendez-vous à M. Temple pour discuter avec lui le progrès de l'enquête qu'il menait depuis un mois, à ma demande, et à laquelle j'étais supposé participer. Il m'a assuré qu'il était tellement occupé qu'il était dans l'impossibilté de me fixer un rendez-vous afin de discuter avec moi. Je lui ai demandé où il serait dans la soirée. Il m'a répondu qu'il allait à un dîner. J'ai dû lui répondre: loin de moi la pensée que l'enquête qui l'avait amené à Vancouver pût lui faire manquer son dîner. Je lui ai fait observer qu'il serait malheureux qu'à mon retour à Ottawa, j'eusse à rapporter que ce commissaire-enquêteur n'avait aucun temps disponible pour causer avec celui qui avait demandé l'institution de l'enquête. Sur ce, il m'a fixé un lunch pour le lendemain. Je dois avouer que M. Temple est très affable et que l'heure du lunch s'est passée de très agréable façon. Par malheur, il avait invité un étranger, en la présence de qui je ne pouvais pas très à mon aise entrer dans le vif de la question.

Voilà les faits. Je regrette que leur narration ait retenu si longtemps votre attention. Je ferai maintenant un résumé succinct de la nature de l'agitation et des témoignages. Je puis affirmer que j'ai en main des déclarations assermentées qui établissent chacun des points. Je ne me soucierai pas de les lire à présent, mais je les résumerai le plus succinctement possible.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a-t-il remis à M. Temple des copies de ces déclarations assermentées?

L'honorable M. TAYLOR: Oh oui. M. Temple les a toutes. Je lui ai aussi remis, pour chaque point de l'enquête, un précis de mon impression. Je lui ai procuré toute l'aide possible et je lui ai fourni par écrit tous les renseignements que j'ai pu recueillir.

Voici un abrégé de la situation. Le capitaine Boyd fut nommé directement par Montréal pour commander le *Farmer,* un navire de charge de la marine marchande du gouvernement canadien, faisant le service entre Ocean-Falls et San-Francisco et San-Pedro, et qui transporte du papier et d'autres cargaisons générales. En 1921, de passage à Montréal et se rendant chez lui après quatre années de service de guerre à titre de capitaine, le capitaine Boyd avait fait des démarches pour se faire nommer. Il était allé voir M. Telford, à Montréal, et avait obtenu la promesse d'être nommé, promesse tenue 12 ou 13 mois plus tard. Lorsqu'il entra en fonctions, le capitaine constata que son second avait espéré d'être nommé à sa place, et que ce n'était pas d'un très bon œil que celui-ci se voyait supplanté. Dès le jour de son entrée en fonctions, le capitaine Boyd s'aperçut qu'il régnait à bord un certain antagonisme à son égard — situation embarrassante, vu que les équipages de ces navires sont engagés et virtuellement congédiés par le second, le capitaine étant isolé sur le navire. A vrai dire, il est et doit rester à l'écart, vu qu'il ne possède aucune autorité pour engager ou congédier les hommes, l'équipage comptant sur le second pour obtenir des faveurs. Constatant qu'il ne recevait aucun appui de la part du second, le capitaine transmit un rapport à Montréal et recommanda son transfert. Plus tard, le capitaine se rendit compte que du whisky de contrebande était transporté à bord de son navire—le navire ayant été soupçonné

et visité à Ocean-Falls, ainsi qu'à San-Francisco. Bien qu'il n'ait pas été découvert de spiritueux, le capitaine avait tout lieu de croire que cette découverte était possible, et il adressa un rapport à Montréal, sans mentionner le commerce illicite de spiritueux — mais il était facile de lire entre les lignes — et il demanda à la compagnie de placer à bord de son navire un agent de son service d'enquête pour mettre fin à ce trafic de contrebande. Il offrit de payer, s'il le fallait, les frais de cet agent, parce qu'il désirait faire cesser cette menace à la sûreté de son navire. Le navire était passible de confiscation.

Le siège central de Montréal s'abstint entièrement de répondre à la plainte portée par le capitaine contre le second. Le capitaine rapporta aussi d'autres cas — un d'insubordination, et un d'absence sans permission. On ne répondit pas non plus à ces communications.

Le 18 juin 1921, à minuit, le navire frappa un obstacle dans le détroit Porlier, entre Nanaïmo et Victoria. On ignorait la nature de l'objet rencontré, et le commissaire des naufrages ouvrit une enquête pour faire les constatations. En tout cas, le navire rencontra un obstacle. Il arrêta, et, après un sondage, il fut constaté qu'il ne faisait pas eau, et il poursuivit son voyage. Quatre jours plus tard, à Ocean-Falls, le navire fut inspecté, un certificat de mer lui fut délivré, et il continua sa route. Durant deux mois, il effectua son service régulier. Il fut alors envoyé au bassin de radoub à Prince-Rupert, où une marque fut constatée sur la plaque de la quille, à 14 pieds du faux étambot — une bosselure entre les deux charpentes, comme il pourrait s'en produire si un navire frappait une bille ou un autre objet semblable. La plaque n'était pas endommagée, à l'exception de cette marque; la peinture était intacte, les rivets en place et aucune voie d'eau ne s'était produite. En ce qui concernait ce choc, le navire aurait pu naviguer aussitôt. Il subit cependant son inspection annuelle et passa huit jours en cale-sèche, puis il retourna à Ocean-Falls A cet endroit, le capitaine reçut l'ordre de se rapporter au bureau de Vancouver. Ce qu'il fit, et, à sa surprise, on lui apprit qu'il était congédié. Cette nouvelle lui produisit l'effet d'un coup de tonnerre par un ciel serein. Il voulut avoir des explications, que le bureau de Vancouver refusa de lui donner. On lui répondit qu'il recevrait le lendemain une lettre qui l'édifierait. La lettre arriva à destination, et elle lui annonça qu'il était congédié à cause " des divers accidents " arrivés à son navire.

Or, bien que de légers accidents lui fussent survenus dans les premiers mois de sa carrière, les registres d'assurance établissent que nulle demande d'indemnité ne fût présentée durant tous les mois de 1922 jusqu'à l'époque de cet accident, à la date du 18 juin. Ce fut le seul accident de l'année. Cependant, le capitaine fut destitué à cause des "divers accidents" survenus à son navire.

Le capitaine vint alors me porter la lettre et me demanda s'il pouvait exercer quelque recours. Il vivait aux confins de New-Westminster — c'est ma seule relation avec lui; il était un de mes électeurs quand j'étais candidat. Il me fit voir en même temps une "extension de protêt" qui lui avait été remise pour qu'il la signât, et il dû la signer sans la lire. C'était un document de cinq pages. A la lecture de ce document, il se rendit compte que le document relatait une série de perturbations à bord du navire aussitôt après le choc du 18 juin—le servo-moteur à vapeur du gouvernail commença à se détraquer et à fonctionner à une vitesse inaccoutumée; la manette avait été brisée; le condensateur était engorgé; les poussées de la machine avaient été désordonnées à cause de la pression exercée, et la machine était astreinte à un travail forcé. Il y avait toute une série d'avaries du même genre relevées dans son livre de loch. Il me les montra et me dit que rien de tel n'était arrivé. J'en suis naturellement venu à la conclusion que le relevé de ces avaries provenait du renvoi de cet homme.

A l'examen de ces inscriptions, je reconnus bientôt que deux au moins de ces inscriptions ne pouvaient figurer dans le livre de loch, parce qu'elles étaient impossibles. Elles avaient été imprudemment consignées dans ce document sans qu'on pût le moindrement soupçonner que la plausibilité de ces inscriptions serait examinée. Je conseillai au capitaine Boyd de porter une accusation de falsification de son livre de loch, des inscriptions y ayant été faites après qu'il l'eut signé. Il porta plainte, et ce fut un des points sur lesquels il fouda sa demande d'une cour d'enquête.

Quand nous nous sommes présentés devant la cour, nous avons constaté que les principales inscriptions prétendues falsifiées figuraient dans le livre de loch, mais que l'encre employée était différente de celle qui avait servi pour les autres inscriptions. Nous avons découvert que les avaries à la machine consignées dans le livre de loch se continuaient durant le même nombre de jours que dans le relevé de l'extension de protêt, et que pendant les cinquante jours suivants, alors que le navire est resté en mer, il n'était consigné aucune avarie à l'appareil du gouvernail, non

plus qu'à la machine. Nous avons trouvé que le cahier des charges pour les réparations à Prince-Rupert ne se bornait pas à indiquer une bosselure dans une plaque—qui pouvait rester dans cet état—mais que cette plaque était déformée et gauchie et que cinq ou six couples étaient endommagés sur une longueur de douze à quinze pieds; que, de plus, les varangues et les couples intérieurs étaient aussi déformés. Ce cahier des charges représentait que deux autres plaques étaient gauchies sur une égale longueur, l'une à la proue du navire, et l'autre le long de la plaque principale à la poupe.

Au cours de notre enquête, nous avons appris des ouvriers employés au bassin de radoub qu'aucune réparation, de quelque nature que ce fût, énumérée dans le cahier des charges, n'avait été effectuée; que la seule avarie subie était cette bosselure qui aurait pu être redressée à l'aide d'un cric et par l'application d'un peu de chaleur, mais que la plaque aurait pu rester en cet état. Toutes les autres prétendues réparations étaient de la fraude. Malgré cela, trois officiers supposés intègres—le représentant des armateurs, le représentant de l'assurance et le représentant du service fédéral d'inspection—dont j'ai oublié les titres officiels, ont attesté l'existence de toutes ces avaries. Plus tard, ils ont même certifié que toutes ces réparations avaient été faites suivant le cahier des charges, quand, au contraire, aucune de ces réparations n'a été effectuée, car le navire a simplement subi l'inspection ordinaire. Voilà une des fraudes.

Nous nous sommes ensuite appliqués à découvrir le motif pour lequel la faute retombait sur Boyd, ainsi que la cause de son renvoi. Nous avons considéré la question des spiritueux. Nous avons rencontré un gardien qui a juré—j'ai en main sa déclaration assermentée—qu'il avait été employé pendant 23 mois comme gardien au service de la marine marchande du gouvernement canadien pour chaque navire qui arrivait à Vancouver. Il a affirmé que durant ces 23 mois chaque navire en partance pour les ports américains avait une large consignation de whisky de contrebande, qui était placé à bord du navire immédiatement avant le départ du navire; que ces consignations variaient de 20 à 100 caisses à la fois; que, dans un certain cas, à propos d'une consignation de 100 caisses à la veille d'être mises à bord, l'agent de vente était venu le trouver et lui avait demandé, en sa qualité de gardien, de rapporter le lendemain l'arrivée sans encombre des 100 caisses de whisky de contrebande, "parce que", a-t-il dit, "je ne puis être ici à leur arrivée". Le gardien jure que, le lendemain, il a veillé à ce soin, et qu'il a annoncé à l'agent l'arrivée des caisses et leur arrimage sans anicroche. Il a ensuite entamé une conversation générale, au cours de laquelle l'agent de vente lui a fait part des affaires prospères qu'il faisait avec la marine marchande du gouvernement canadien, mais il a ajouté qu'il avait maille à partir avec le *Canadian Farmer*. "Le capitaine est une vieille bête, avec qui nous ne pouvons rien faire; il se met en travers de son second, et il va être congédié." Et le capitaine fut congédié quelques semaines plus tard. Peu de temps après, le gardien fut aussi congédié par son chef immédiat, qui avoua en avoir reçu l'ordre de l'administrateur de la côte du Pacifique, parce que le gardien était trop bavard sur la question du whisky.

L'honorable M. MURPHY: Le second a-t-il été nommé capitaine?

L'honorable M. TAYLOR: Oui. Lors du renvoi du capitaine Boyd, l'homme promu au poste de capitaine du navire a été celui contre qui avait été présenté un rapport de contrebande de spiritueux, un rapport d'insubordination et d'absence sans permission.

Quelques mois après, d'après la déposition assermentée du gardien, ce nouveau capitaine a lui-même transporté à bord, entre quatre et cinq heures du matin, 20 caisses de whisky. L'avant-midi du même jour, ayant appris la chose, la douane demanda des renseignements à la maison d'exportation au sujet du chargement de ce whisky. La douane fut informée que, 4 ou 5 jours auparavant, 5 caisses de whisky avaient été commandées pour l'exportation. La douane demanda ce qu'il était advenu de ces caisses, et elle apprit que ces caisses n'avaient pas été expédiées à la date mentionnée, parce que le navire avait été retardé de 4 jours. On avait averti de n'envoyer les caisses qu'au moment du départ du navire, et que ces caisses venaient précisément d'être expédiées. Lorsque le douanier arriva au quai, les 5 caisses s'y trouvaient déjà. J'ai en ma possession un témoignage, non compris dans la déposition assermentée, et qui m'a été remis après le rapport de la douane. Or, ce témoignage atteste que deux matelots débarquèrent 5 caisses du navire, et que ce sont ces 5 caisses que le douanier trouva sur le quai, après s'être enquis auprès de la maison d'exportation.

Le capitaine Boyd ne fut pas cru, mais congédié. Qu'arriva-t-il à ce trafiquant de spiritueux. Fut-il congédié? Non, il fut démis de son commandement du navire pour un voyage, mais il fut réintégré dans ses fonctions au retour du navire. Et pourtant, dans l'intervalle, son navire avait subi plus d'accidents, et la compagnie avait dû payer une plus forte indemnité pour des avaries réelles, qu'il n'en

avait été subi et payé durant toute la carrière du capitaine. Depuis lors, cet autre capitaine a jeté son navire sur un écueil, et aujourd'hui il est sans navire, bien que, d'après mes renseignements, il soit à la veille de reprendre son poste. Voilà de quelle manière on améliore le service.

Au cours de l'enquête, cette autre question fut aussi examinée. Vous êtes peut-être surpris de cet état de choses, vu la présence sur le quai de tant de gens qui pourraient renseigner les autorités. Vous aurez le mot de l'énigme quand vous saurez que ces gens prélèvent leur pot-de-vin. J'ai obtenu des déclarations—non assermentées, car elles ont été remises à M. Temple, qui a maintenant dû recevoir ces dépositions—de témoins en apparence dignes de foi, qui étaient employés comme journaliers sur ce quai. Ils étaient sous la direction d'un agent appelé constable; mais ce constable a régulièrement volé sur le quai de si grandes quantités d'objets qu'il a dû les transporter en automobile. Un de ces journaliers a travaillé à la construction de la maison de ce constable, et le bois employé a été volé sur le quai du gouvernement et transporté à cette maison sur des camions du gouvernement. La peinture employée a aussi été volée sur le quai, et la maison de cet agent était remplie d'articles variés—de conserves et de liqueurs—provenant du quai du gouvernement. Trois témoins, que je connais, ont déposé dans ce sens. Ce constable est néanmoins en fonctions. On a cependant congédié le gardien et un journalier qui travaillait sur le quai. Les dénonciateurs de ces fraudes ont été renvoyés, mais les coupables sont à leur poste.

Hier, un monsieur qui me savait intéressé en cette affaire m'a remis ce dossier.

L'honorable M. PLANTA: Avant de quitter le premier dossier, avez-vous affirmé qu'une indemnité d'assurance avait été perçue?

L'honorable M. TAYLOR: Oui. J'ajouterai que, dans ma lettre adressée au bureau de Montréal, j'ai mentionné que le Gouvernement du Canada n'allait certes pas consentir à recevoir, par des moyens frauduleux, une indemnité d'assurance pour des avaries que le navire n'a jamais subies. Mon avis n'a pas paru produire le moindre effet. L'année dernière, j'ai interpellé le Sénat à ce sujet, lors du dépôt du rapport sur l'assurance. J'ai demandé des détails, mais ils n'indiquaient pas si l'indemnité avait été touchée. Comme l'accident est arrivé en juin, et que les réparations ont été effectuées au mois d'août, l'indemnité aurait dû être perçue à la fin de l'année. Les apparences étaient que quelqu'un m'avait induit en erreur à cet égard. J'ai fait inscrire un avis d'interpellation au Feuilleton de l'ordre du jour. J'ai obtenu les détails relatifs à l'assurance pour tous les navires, mais les renseignements fournis ne correspondaient pas à ma demande. J'ai alors demandé à combien se sont élevées les réparations du *Canadian Farmer* au bassin de radoub de Prince-Rupert, en août 1922, quelle indemnité la compagnie d'assurance avait versée, et, en cas d'absence de réclamation ou d'indemnité, pourquoi les comptes de l'an dernier n'en faisaient aucune mention. On m'a répondu que la facture était de $8,500, que l'entière réclamation avait été présentée à la compagnie d'assurance, qui avait versé l'indemnité intégrale. La réponse ajoutait que le rapport de 1922 ne mentionnait pas ce montant, parce qu'à la clôture des comptes, au 31 décembre, les renseignements manquaient au sujet des avaries ou de l'indemnité.

Je savais naturellement qu'on dissimulait la vérité. En effet, la compagnie du bassin de radoub était en liquidation; elle avait un urgent besoin de fonds et elle a dû faire diligence dans la présentation de son compte. Mais, en outre, j'avais alors en ma possession un rapport officiel de cette compagnie, adressé au greffier de la navigation, daté du 16 octobre 1922, et indiquant le montant des avaries subies par le navire dans l'accident du 18 juin. Le rapport officiel a été dressé le 16 octobre et, plusieurs mois plus tard, on a répondu à ce Parlement qu'au 31 décembre, le montant du compte était inconnu.

Je citerai un autre cas, et ce sera le dernier, de renvoi du service des chemins de fer nationaux canadiens, non pas de la marine marchande.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous deviez examiner un dossier qu'on vous a remis hier?

L'hon. M. TAYLOR: Il s'agit bien de ce dossier. Toutes mes remarques ont jusqu'ici visé la marine marchande, dont les bureaux sont à Vancouver, dans le même immeuble que les bureaux des chemins de fer nationaux. Ce dossier se rapporte à notre réseau ferré national. Le capitaine Boyd n'est pour rien dans l'affaire, non plus que le sénateur Taylor. Je n'ai été renseigné qu'hier par la lettre que voici...

L'honorable M. DANDURAND: Ce dossier a-t-il trait au *Canadian Farmer* et se rattache-t-il à la motion de mon honorable ami?

L'hon. M. TAYLOR: Oui, il se rattache à la motion, comme tous les renseignements que je soumets à la Chambre. C'est le premier

épisode d'un long chapitre. Cette lettre est de M. H. T. Page, le chef du service d'enquête, et elle est adressée à l'agent spécial de district des chemins de fer nationaux, à Vancouver. Elle est datée du 1er février 1923, et c'est vers la même date que j'ai entrepris l'enquête dont je viens de parler. La lettre énonce:

Cher monsieur,

Un M. D. Thomas, de Vancouver...

Avant de poursuivre, je ferai observer que je n'ai aucun renseignement personnel à ce sujet. Mes remarques seront fondées sur ce dossier, mais je ne possède aucun renseignement personnel quant au reste du récit. Voici la lettre:

Cher monsieur,

Un M. D. Thomas, de Vancouver, a été en communication avec sir Henry Thornton au sujet de certaines plaintes, et je désire que vous alliez le voir pour lui dire que sir Henry Thornton vous a demandé de l'interviewer, et que tous les renseignements qu'il vous donnera seront tenus strictement confidentiels.

Veuillez prendre bien note de ce qu'il vous dira, et si les plaintes justifient une enquête, je désire que vous mettiez tout en œuvre pour obtenir les faits, et je vous prie de le faire avec diligence.

Dès que vous aurez eu une entrevue avec lui, je désire que vous me communiquiez la nature de ses griefs, mais procédez à votre enquête et veuillez me transmettre directement votre rapport à Ottawa.

Votre dévoué,

H. J. Page,

Chef du service d'enquête.

Cette lettre vous révèle que cet homme refusait de fournir tout renseignement. Il était dans une autre catégorie. Son chef lui avait donné instructions de recueillir les faits. Il s'est exécuté et a transmis un rapport à cet égard. Mon exposé est un peu décousu, car je viens d'enlever les titres de ces nombreuses pages. Il a rapporté les noms de plusieurs personnes qui furent renvoyées pour avoir fourni des renseignements sur les irrégularités, et je mentionnerai ces noms à tour de rôle un peu plus loin. Il rapporte ensuite que Johnson et White, les avocats pour le service des marchandises du réseau national, s'étaient plaints que des gens refusaient de traiter tant que Labrie serait à la tête du service des achats, et ils ont produit à cet effet des rapports qui avaient été transmis au bureau. Il rapporta que Horn, l'agent du service des marchandises, avait souvent débattu la question avec lui, mais sans résultat. Il fit l'observation suivante:

Ceux de nos employés qui connaissent les détails ne peuvent avoir confiance dans leurs supérieurs, qui devraient donner un meilleur exemple, ni avoir de respect pour eux.

Je désirerais faire voir le paragraphe suivant aux honorables sénateurs intéressés, mais je passerai outre pour le moment.

L'honorable M. TAYLOR.

Dans le rapport qu'il a présenté, ainsi qu'il en avait reçu l'ordre, l'enquêteur expose, en s'adressant directement à son chef, à la date du 27 juin 1923:

M. Labrie s'est employé de son mieux afin de contrebalancer cette enquête, et il a promis aux commerçants de bois qu'il ne manquerait pas de les voir pour les affaires du chemin de fer national canadien, à la condition qu'ils lui remissent des lettres témoignant de sa probité. Il a obtenu ces lettres, et les commerçants de bois ont fait observer que M. Labrie ne considérait que son propre intérêt.

Il s'est mis et il a mis la compagnie dans une situation telle, que s'il reste ici, la compagnie sera à la merci de ces gens, à qui il a fait des promesses.

Il se trouve dans la même posture que d'autres membres de son personnel, car si Labrie est maintenant en fonctions, lui et la compagnie des chemins de fer nationaux seront à sa merci, et les employés extérieurs et intérieurs de ce service qui ont fait des dépositions véridiques seront traités avec injustice, en même temps que le service d'enquête sera une simple farce.

La manière dont on a déjà traité McLaughlin, l'inspecteur du bois, dénote une situation très grave, vu que Labrie l'a intimidé, comme il en a intimidé d'autres par des menaces et des promesses. McLaughlin n'a pas répondu aux désirs de Labrie, qui lui a causé des chagrins et des ennuis incroyables. En effet, McLaughlin est assez vieux, et il sortait à peine du lit, à la suite d'une maladie. Sa femme a été très affectée par cette affaire.

L'honorable M. DANDURAND: Je prie l'honorable monsieur de m'excuser. J'ai été interrompu pendant que mon collègue énumérait ses griefs, et qu'il parlait de contrebande de spiritueux, etc., à bord des vapeurs, du capitaine Boyd et de l'indemnité d'assurance. Je constate qu'il discute à présent la question des chemins de fer nationaux. C'est à ce moment précis que j'ai été empêché de suivre mon savant ami, et je le prie de bien vouloir m'expliquer sa transition.

L'honorable M. TAYLOR: Pour la gouverne de mon honorable ami, je dirai que les bureaux de la compagnie des chemins de fer nationaux, à Vancouver, sont dans le même immeuble que ceux de notre marine marchande, et qu'ils sont étroitement liés, car ils sont tous réunis. Voici un rapport, dont je n'ai pas une connaissance personnelle, mais qu'on m'a remis hier, et il énumère une série de griefs formulés auprès de sir Henry Thornton par le chef du service d'enquête, à Vancouver.

L'honorable M. PARDEE: Qui est chef?

L'honorable M. TAYLOR: M. Watson.

L'honorable M. DANDURAND: Mais ce rapport ne se rapporte ni aux déclarations ni aux représentations de l'honorable monsieur dans la première partie de son discours?

L'honorable M. TAYLOR: Il s'y rapporte en ce sens que j'ai fait un exposé général de

la malhonnêteté organisée dans tous les services, et le service des chemins de fer en est un. Mon réquisitoire les embrasse tous.

L'honorable M. DANDURAND: Vise-t-il l'assurance?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, non.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas d'objection à ce que mon honorable ami poursuive et qu'il sorte même du cadre de son avis de motion. Mais comme sa motion comporte certaines questions, ne pourrait-il pas s'y borner, et réserver ses observations à cet autre sujet, afin que nous puissions avoir un exposé complet sur une question? Son avis ne vise pas le sujet qu'il aborde à présent. Il me semble que mon honorable ami compliquera son exposé, s'il ne confine pas ses remarques à l'objet de sa motion.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Excusez-moi d'interrompre, mais indépendamment de la distinction établie entre les deux sujets, l'exposé de l'honorable sénateur de New-Westminster corrobore et confirme les accusations portées contre le capitaine Boyd. En apparence, les fonctionnaires du chemin de fer ont jugé que les accusations proférées par le capitaine Boyd n'étaient pas établies, et que les dépositions ne sont pas dignes de foi. Mais voici des témoignages des fonctionnaires mêmes du chemin de fer sur les irrégularités relevées dans le réseau ferré national, dont c'est un service.

L'honorable M. DANDURAND: Mais à un autre sujet.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cela confirme toutefois les irrégularités qui se sont produites sur le réseau.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais il existe une difficulté, du fait que M. Temple procède présentement à une enquête à Vancouver.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Nous l'ignorons.

L'honorable M. DANDURAND: Que mon honorable ami se prononce.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne pense pas qu'il la qualifie d'enquête.

L'honorable M. DANDURAND: D'enquête ou d'investigation. Je laisse à mon honorable ami le soin de se prononcer. Si ce rapport se rattache de quelque façon à l'objet de l'enquête ouverte par M. Temple, il parviendra à M. Temple, et si le dossier que mon honorable ami lui a remis n'est pas aussi complet que son exposé, il servira néanmoins à M. Temple. Mais mon honorable ami bifurque dans d'autres questions sur lesquelles l'enquête de M. Temple ne porte pas et qui ne rentrent pas dans son avis de motion. Il pourrait déposer un autre avis de motion, ce qui lui permettrait de divulguer d'autres faits connexes aux chemins de fer nationaux.

L'honorable M. TAYLOR: Si le leader de la Chambre a l'intention de soulever un point d'ordre, je pense que je me conforme au règlement.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne soulève pas de point d'ordre, bien que je le puisse, ce me semble.

L'honorable M. TAYLOR: Je répondrais volontiers à un point d'ordre, s'il en était soulevé un, car je crois que cette question est absolument conforme au règlement et reste dans le cadre de ma motion. En ce qui concerne M. Temple, je puis dire qu'il procède en ce moment à l'audition—je ne puis dire à une enquête—de témoignages ayant trait au dossier que j'ai en main. Quand j'étais à Vancouver, il m'a appris que l'affaire Boyd était terminée et qu'il menait une enquête sur l'affaire Watson. J'ignorais quelle était cette dernière affaire.

L'honorable M. DANDURAND: S'agit-il de l'affaire Watson?

L'honorable M. TAYLOR: Oui. Je serai bref à ce sujet. Je ne connais aucunement Labrie, ni aucun de ces gens. Labrie était l'agent du service d'achat.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Etait, ou est?

L'honorable M. TAYLOR: Il l'est encore, autant que je sache. Le rapport de Watson sur Labrie démontre que celui-ci, quand il achetait directement du bois des commerçants, exigeait d'eux une commission de tant du mille—le rapport mentionne à la fois $1 et 50 cents du mille—et qu'il insistait pour être payé comptant, car il avait la prudence de ne pas accepter de chèques. En général, Labrie n'achetait pas lui-même, mais par l'entremise de courtiers, qui paient généralement aux commerçants des prix plus élevés que ceux que Labrie leur payait. Le rapport des inspecteurs de bois, surtout celui de McLaughlin, qui a été destitué pour l'avoir présenté, expose en général que lorsqu'une certaine qualité de bois est commandée chez le courtier—de deux maisons en particulier—ces courtiers passent la commande aux scieries pour une qualité inférieure, dont le prix est

de $5 à $8 moindre que le prix payé aux courtiers pour la qualité. Watson rapporte, sur la foi de la masse des témoignages que renferme ce dossier, que le pays éprouve une perte de $5 à $8 du mille sur tout le bois de service acheté pour les fins du réseau ferré national en Colombie-Britannique.

L'honorable M. BELCOURT: Quel est le titre de M. Labrie?

L'honorable M. TAYLOR: Il est, ou était, l'agent du service d'achat.

L'honorable M. DANDURAND: Depuis combien de temps ce régime dure-t-il?

L'honorable M. TAYLOR: J'ignore depuis combien de temps ces fraudes existent, mais elles se commettaient bien avant la nationalisation de ces chemins de fer. Je ne puis dire à l'improviste à quand ces opérations particulières remontent dans le passé. Une enquête a été ouverte l'année dernière. Watson a constaté que l'ingénieur qui avait la direction d'un certaine section de voie ferrée de l'Ile Vancouver a présenté un rapport au bureau central de Vancouver et demandé la permission d'accepter une offre locale concernant un droit de passage pour des billes, les billes devant être sous la surveillance de la compagnie, et la compagnie devant tirer un certain bénéfice du transport de ces billes à destination, au littoral. Mais cette offre a été rejetée à la demande de Labrie, qui a fait valoir que l'opération relevait de lui. Et Labrie a passé avec des personnes désignées un contrat aux termes duquel il leur a payé $58,000 pour le service que d'autres avaient proposé à l'ingénieur de ce district d'effectuer à titre gratuit. Cet ingénieur a porté plainte, peu de temps après lors de son renvoi. Et la cause de son renvoi a été le coût extravagant des opérations sur sa ligne. Depuis près de deux ans cet ingénieur a demandé une enquête, tout comme j'en ai demandé une dans l'affaire Boyd, et il n'a pas pu l'obtenir.

M. McLaughlin, l'inspecteur du bois, a formulé le même grief, qu'il avait été destitué injustement pour avoir dénoncé des fraudes, et qu'il a vainement demandé une enquête.

Cela indique la nature de ce dossier, qui corrobore les déclarations générales que j'ai faites au sujet de la marine marchande du gouvernement canadien.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable monsieur aura-t-il l'obligeance d'indiquer la nature du dossier? Est-ce un dossier officiel qu'il a apporté ici?

L'honorable M. TAYLOR: Oh, non; ce n'est pas un dossier officiel. J'ignore la provenance du dossier que j'ai en main.

L'honorable M. DANDURAND: A-t-il cependant un caractère d'authenticité?

L'honorable M. TAYLOR: Je l'ai reçu d'un membre honorable du Parlement, qui m'en a indiqué la provenance, et je n'ai aucunement lieu d'en douter le bien-fondé. Il est très facile de confirmer la chose, car sir Henry Thornton sait s'il a ou s'il n'a pas la correspondance indiquée ici.

L'honorable M. DANDURAND: Ce serait une copie d'un dossier qui se trouve dans les bureaux des chemins de fer nationaux canadiens?

L'honorable M. TAYLOR: Oui. Ce dossier-ci ne porte aucune signature. Tous ces documents sont des copies.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Et le rapport de Watson, le chef du service d'enquête.

L'honorable M. TAYLOR: Ce sont des copies de ces lettres. Je n'ai aucune raison de douter de l'authenticité du dossier.

L'honorable M. DANDURAND: Ce dossier se rapporte-t-il à l'enquête menée par un monsieur du nom de Watson?

L'honorable M. TAYLOR: Oui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est le fondement de son rapport.

L'honorable M. DANDURAND: Quelle est la date de ce document?

L'honorable M. TAYLOR: La date des instructions données à Watson est "Ottawa, 1er février 1923". La date de son rapport principal est "Vancouver, 27 juin 1923".

L'honorable M. BELCOURT: Quelles sont ses initiales?

L'honorable M. TAYLOR: J. D. Watson.

L'honorable M. DANDURAND: Qui lui a donné instruction de mener cette enquête?

L'honorable M. TAYLOR: H. J. Page, le chef des enquêtes, le même qui a donné les instructions dans la première affaire que j'ai mentionnée.

Or, ce M. Watson, aussitôt après avoir présenté son rapport, a été destitué, au même titre que tous ceux qui ont découvert des irrégularités.

L'honorable M. TANNER: Il a été guillotiné.

L'honorable M. TAYLOR: Il a été destitué. J'ai appris qu'il est venu à Ottawa, muni d'une lettre d'instruction auprès du ministre

des Chemins de fer, le représentant comme un homme digne de confiance, et dont la parole pouvait être acceptée. Au lieu de se rendre chez le ministre, il est allé à Montréal, au bureau central de chemin de fer national canadien. Après sa visite à ce bureau, il n'a pas été obligé d'aller voir le ministre des Chemins de fer, car il a été réintégré dans ses fonctions et il a repris son service à Vancouver. Je supposais qu'il y était encore, mais après réflexion, je me suis rendu compte que son nom ne figurait pas dans l'autre enquête, et l'on m'a donné à entendre que depuis il a de nouveau quitté le service. Je ne puis dire si Watson est aujourd'hui dans le service, mais il en faisait partie, et on l'a destitué à cause du rapport qu'il a présenté. Il a été rétabli à son poste à la suite de son entrevue avec le lion, qu'il a amadoué dans son antre.

Toutes les personnes qu'il a dénoncées ont été maintenues à leur poste, et pourtant, dans ses rapports, il les accusait de concussion, d'extortion, d'ivresse et d'inconduite de toute sorte. Je ne lirai pas, car je ne pourrais le faire, quelques-unes des dépositions contenues dans ce dossier. Il vous répugnerait de les consigner aux "Débats" de notre Chambre. On a conservé dans le service toutes les personnes accusées d'inconduite. Par contre, on a destitué par la voie expéditive des employés fidèles, comme Boyd. On a congédié Lewis, ce fonctionnaire intègre et l'ingénieur de l'île de Vancouver, pour n'avoir pas voulu se prêter à cette fraude de $58,000, et cela, en dépit des protestations de son chef, qui lui décerne un certificat d'aptitude et d'honnêteté de premier ordre. Et tous ceux contre qui ce dossier et d'autres dossiers profèrent des accusations de malhonnêteté se vantent de posséder des influences qui leur assurent l'immunité.

Voilà dans quelles conditions sont exercées en Colombie-Britannique les services des chemins de fer nationaux et de la marine marchande du gouvernement canadien. L'autre jour, nous avons longuement débattu la question de savoir si nous étions justifiés de payer $31,000 par année pour l'administration de la justice dans tout le territoire du Yukon, afin de maintenir la dignité et la bonne renommée du Canada dans cette région éloignée, peuplée surtout d'étrangers, auprès de qui il est absolument indispensable de conserver cette dignité. Nous nous récrions contre cette dépense de $31,000, et nous parlons de la diminuer de 5 ou 10 p. 100. Allons-nous nous montrer apathiques en présence de ces nombreux faits de concussion, comme cette entreprise de transport de billes sur l'île Vancouver? Ne nous révolterons-nous pas? J'ai porté cette affaire de notre réseau ferré national à la connaissance de cinq de ses administrateurs, mais en vain.

L'honorable M. BLAIN: Y compris le président?

L'honorable M. TAYLOR: Oui, y compris le président. C'est lui qui est la première pierre d'achoppement, car c'est lui qui a ordonné la cessation de l'enquête qui menait son service d'enquête.

L'honorable M. DANDURAND: Qu'a-t-il ordonné?

L'honorable M. TAYLOR: La cessation de l'enquête. Sa lette énonce qu'il a donné cet ordre à cause de la mauvaise réputation de Boyd. Récemment assigné comme témoin, l'administrateur général de la côte du Pacifique a été interrogé: "Connaissez-vous quoi que ce soit de nature à révoquer en doute la réputation du capitaine Boyd?" Voici sa réponse: "Absolument rien. Mes relations avec le capitaine Boyd ont toujours été très agréables." Et pourtant, quelqu'un a permis au président de stigmatiser ce marin comme étant un homme malhonnête, indigne de confiance, afin de protéger les vrais coupables dont ce marin est venu entraver les opérations. Il me paraît inconcevable que cette situation règne et que le Parlement reste apathique.

L'honorable M. PARDEE: Qui était l'agent du service maritime lors de ces événements?

L'honorable M. TAYLOR: Le même qu'aujourd'hui. Il a été promu depuis. Son nom est M. B. C. Kelly, un citoyen américain, je crois.

L'honorable M. PARDEE: Qui l'était avant lui?

L'honorable M. TAYLOR: M. B. C. Keeley est en fonction depuis l'inauguration du service maritime. C'est un Américain qui n'a pas même eu la courtoisie de se faire naturaliser. Son nom ne figure pas encore sur la liste électorale de la province de la Colombie-Britannique.

L'honorable M. PARDEE: Il n'a pas toujours été l'agent du service maritime, n'est-ce pas?

L'honorable M. TAYLOR: Oui, il est l'agent général de la province. Il porte aujourd'hui le titre de directeur du service maritime du gouvernement canadien à la côte du Pacique.

L'honorable M. PARDEE: N'était-ce pas le capitaine Nicholson?

L'honorable M. TAYLOR: Il était au service du Grand-Tronc.

L'honorable M. PARDEE: Vous ne savez pas depuis combien de temps M. Keeley fait partie de ce service?

L'honorable M. TAYLOR: M. Keeley était au service du *Canadian Northern* avant l'acquisition de ce chemin de fer par le gouvernement canadien.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami peut-il nous apprendre à quand remontent ces actes de malhonnêteté?

L'honorable M. TAYLOR: A ma connaissance, ils remontent au mois d'août 1922, date à laquelle on me les a signalés pour la première fois. Je n'ai pas entrepris de remonter plus loin, et je n'ai pas la prétention de déposer un dossier complet. J'ai fait observer au service d'enquête que le dossier présenté n'est, à mon avis, qu'un spécimen de ce qui se passe dans tout le service, et je lui ai demandé d'examiner d'autres cas.

Je citerai un cas de moindre importance. Comme ce même *Canadian Farmer* se dirigeait vers le bassin de radoub, à Vancouver, il frappa le bourrelet flottant qui protège l'embarcadère du bateau-passeur. La marée fit dériver le navire, qui vint heurter le bourrelet avant de pouvoir être contrôlé et ramené. Il n'y eut pas d'avaries. A son arrivée et à son départ, le bateau-passeur projette souvent ce bourrelet à une distance de huit, dix ou douze pieds. Le bourrelet sert de guide au bateau, et il est flottant afin de ne pas être endommagé quand il est heurté. Le montant acquitté pour ces réparations était de $650, alors qu'aucun employé du navire ne savait que des dommages avaient été subis, et le propriétaire du bourrelet, c'est-à-dire la corporation de Vancouver-nord, ignorait tout à fait que des dommages avaient été éprouvés. Il a cependant été versé un montant de $650 pour remettre le bourrelet en place, et à son suivant voyage le bateau-passeur pouvait très bien le projeter à la même distance. Voilà un spécimen de ce qui a lieu dans presque toutes les opérations possibles.

L'honorable M. DANDURAND: Qui a payé le montant?

L'honorable M. TAYLOR: La compagnie d'assurance.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A qui?

L'honorable M. TAYLOR: On m'apprend que c'est à la compagnie de constructions maritimes Wallace.

L'honorable M. PARDEE: Cela ne nous concerne aucunement.

L'honorable M. TAYLOR: Pourquoi lui payer $650...

L'honorable M. BELCOURT: Qui les a payés?

L'honorable M. TAYLOR: La compagnie d'assurance, à qui la marine marchande du gouvernement canadien a adressé une demande d'indemnité.

L'honorable M. BELCOURT: C'est ce que je désirais savoir.

L'honorable M. TAYLOR: Ce sont les assureurs qui ont payé. Le capitaine ignorait absolument cette affaire, et les propriétaires du dock n'ont été renseignés que plusieurs mois plus tard. Vous pouvez vous demander comment cela a pu arriver à cause des signatures qu'il a fallu apposer. Les documents ont été signés en blanc. D'après son système, la compagnie demande à ses capitaines de signer les documents en blanc. J'ai demandé à sir Henry Thornton des renseignements à ce sujet, et il m'a répondu: "Absolument non." Quand j'ai reçu sa réponse, j'avais en ma possession, comme je l'ai encore aujourd'hui, un spécimen de ces demandes d'indemnité même, dont le montant s'élevait à $8,500. Deux mois après son renvoi, la compagnie expédia les documents au capitaine Boyd pour les signer en triple expédition et les lui transmettre. Sur mon avis, le capitaine Boyd écrivit à la compagnie pour se renseigner sur la nature de l'assurance et des dommages, car le rapport qu'elle lui demandait de signer contenait des colonnes de détails. Il lui fut répondu qu'il n'avait pas à s'en occuper, et que la compagnie ferait les mentions voulues. Quand une compagnie use de ce procédé à l'égard d'un homme qui n'est plus à son emploi, et quand elle lui demande de signer un document en blanc, qui peut être l'arrêt de mort de cet homme, et qu'elle inscrit les détails dans ce document signé en blanc, quelle est son attitude envers les capitaines à son service?

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable monsieur peut-il nous désigner le nom de la personne qui a adressé cette demande au capitaine Boyd?

L'honorable M. TAYLOR: Oui. J'ai la correspondance. Cette personne est le capitaine Finglass, le sous-surintendant du service de la marine à Vancouver, et qui a depuis quitté le service. Il écrivit au capitaine Boyd pour lui demander de signer le document en triple expédition, et lorsque Boyd lui demanda quels étaient les détails qu'il lui fallait insérer, le capitaine Finglass lui répondit de ne pas s'en occuper, mais de se contenter d'apposer sa signature au bas du document.

L'honorable M. GRIESBACH: Me sera-t-il permis de poser une question qui me paraît topique? Il ressort que certaines personnes sont les victimes dans ces transactions, c'est-à-dire la compagnie d'assurance. La marine marchande ne paraît pas subir la moindre perte, et c'est toujours la compagnie d'assurance qui la supporte.

L'honorable M. TAYLOR: Oui.

L'honorable M. GRIESBACH: La compagnie d'assurance ne se propose-t-elle pas d'exercer quelque action à ce sujet? Durant combien de temps supportera-t-elle ces pertes? Comment les recouvre-t-elle? Quelqu'un doit certes payer.

L'honorable M. TAYLOR: Elle se rattrape sur le taux des primes, qu'elle relève dans de fortes proportions.

Pendant que nous sommes à débattre la question d'assurance, permettez-moi de mentionner un point que j'ai oublié. Chaque mois, il est présenté des demandes d'indemnités d'assurance pour ces chargements. Dans la correspondance échangée entre le capitaine Boyd et le bureau central de Montréal, le capitaine dénonce en plusieurs occasions la nature frauduleuse de ces demandes d'indemnités. La chose ne peut pas lui être imputée à blâme. Il ne s'agit pas de l'écueil que son navire a heurté, mais d'un chargement rapporté comme étant avarié. Je me rappelle ce cas d'espèce mentionné dans la correspondance. L'eau de mer a légèrement décoloré le bord de cinquante-huit rouleaux de papier. Le second rapporte ce fait au capitaine. Tous deux font un examen et déclarent: "Cinquante rouleaux de papier légèrement avariés." Quelque temps après, on transmet au capitaine une formule de demande d'indemnité d'assurance, qu'on lui demande de signer, et les avaries énumérées comprennent 283 rouleaux. Dans l'intervalle, les 58 sont devenus 283, et les avaries sont absolues. Lorsque le capitaine discute la question avec celui qui lui présente le document à signer, cette personne répond qu'elle représente la compagnie d'assurance. "Dans ce cas", fait observer le capitaine, "qui représente les armateurs? Je veux discuter l'affaire avec leur représentant." Et l'autre de répondre: "Je représente aussi les armateurs." Un seul représentant pour les deux parties.

Voilà comment procède la marine marchande du gouvernement canadien aux ports de la Californie, car c'est dans un port de la Californie que le fait est survenu. Un seul homme représente à la fois les armateurs et les assureurs, et il peut produire le rapport qui lui convient et le certifier lui-même. Boyd en fait rapport à son bureau...

L'honorable M. PARDEE: Cette coutume est très courante.

L'honorable M. TAYLOR: Dois-je entendre qu'un honorable sénateur conteste ce fait?

L'honorable M. PARDEE: Non, mais c'est une coutume très courante.

L'honorable M. TAYLOR: Une coutume très courante?

L'honorable M. PARDEE: Oui.

L'honorable M. TAYLOR: Et l'honorable monsieur, à titre de gardien du Trésor public reconnaît que cette coutume est régulière?

L'honorable M. PARDEE: Une coutume courante.

L'honorable M. TAYLOR: C'est une coutume très courante dans la marine marchande du gouvernement canadien de réclamer une indemnité intégrale pour 283 rouleaux avariés...

L'honorable M. PARDEE: Il ne s'agit pas de cela. Je dis simplement que les réclamants et les armateurs agréent le même homme. La chose est très commune.

L'honorable M. TAYLOR: Non, le point est que nous réclamons une indemnité à la compagnie d'assurance, et que nous payons des primes pour des pertes au moins trois ou quatre fois plus élevées que celles subies. L'honorable monsieur estime-t-il que c'est une coutume très courante?

L'honorable M. PARDEE: Non.

L'honorable M. TAYLOR: Je considère que ce fait est extraordinaire. Il faudrait mettre fin à ce régime.

L'honorable M. PARDEE: Ce ne sont aucunement mes paroles.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question? Il nous a relaté tous les frais concernant le capitaine Boyd, et nous devons inférer de ses remarques que ces faits se sont produits depuis la nationalisation des chemins de fer.

L'honorable M. DANDURAND: Dans le service de la marine marchande?

L'honorable M. BELCOURT: Dans le service de la marine marchande. Je désirerais savoir si les autres affaires mentionnées—par exemple, ces transactions de billes et de bois d'œuvre—ne sont pas antérieures à l'exploitation par le gouvernement? Ces événements ne sont-ils pas survenus il y a nombre d'an-

nées, alors que le chemin de fer s'appelait le Canadian Northern et n'était pas exploité par le gouvernement? Je ne parle pas de l'affaire Boyd, car, d'après les dates indiquées, il est évident que cette affaire est récente.

L'honorable M. TAYLOR: Les renvois de Lewis et McLaughlin sont de date très récente. Ce service est absolument sous l'administration des chemins de fer nationaux canadiens. En faisant des recherches dans ce dossier, je pourrais indiquer la date exacte, mais je ne le puis à l'improviste.

L'honorable M. BELCOURT: Je vise plus particulièrement les opérations de ce Labrie, dont mon honorable ami a parlé.

L'honorable M. TAYLOR: L'affaire Labrie s'est produite sous l'administration actuelle.

L'honorable M. DANDURAND: En quelle année?

L'honorable M. TAYLOR: En 1923.

L'honorable M. DANDURAND: Est-ce que tous les cas relevés contre Labrie sont survenus en 1923?

L'honorable M. TAYLOR: Oui. Voici le témoignage de J. M. Morgan, le magasinier, à Port-Mann, vers le commencement de juin dernier. Le dossier contient certains témoignages sur des faits antérieurs à la nationalisation.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable monsieur peut-il nous assurer qu'il a en sa possession une copie conforme d'un dossier qui appartient aux chemins de fer nationaux canadiens?

L'honorable M. TAYLOR: Je puis vous l'assurer au même titre que je puis vous assurer que nos "Débats" sont une copie conforme de l'Imprimerie nationale. Je n'ai absolument aucun moyen de savoir.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable monsieur affirme qu'il a eu une conversation avec M. Temple au sujet de ce rapport de M. Watson.

L'honorable M. TAYLOR: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Pouvons-nous inférer de cette conversation que M. Temple connaît ce dossier que mon honorable ami a en main?

L'honorable M. TAYLOR: J'ignore s'il connaît ce dossier, mais il connaît la correspondance.

L'honorable M. DANDURAND: Parce que je me propose naturellement d'attirer l'attention du président des chemins de fer, ainsi que celle du ministère des Chemins de fer, sur les remarques de mon honorable ami. Il est possible qu'ils cherchent en vain les documents officiels dont mon honorable ami affirme avoir des copies en sa possession.

L'honorable M. TAYLOR: M. Temple m'a fait observer: "Je m'occupe en ce moment de l'affaire Watson." C'est tout ce que je connais de l'intervention de M. Temple dans l'affaire Watson. C'est M. Temple qui m'en a parlé pour la première fois. J'ai reçu ce dossier hier.

L'honorable M. BELCOURT: Y a-t-il une raison de ne pas verser ce dossier pour servir à l'enquête?

L'honorable M. TAYLOR: Pas la moindre.

L'honorable M. POPE: Il s'agit de savoir si quelqu'un ne l'escamotera pas.

L'honorable M. DANDURAND: Nous pourrions jusqu'à un certain point nous protéger et demander à l'honorable sénateur de produire une deuxième copie des documents qu'il a en main.

L'honorable M. POPE: Je suis tout à fait de cet avis.

L'honorable M. TAYLOR: Une difficulté se présente. Le dossier mentionne les noms de plusieurs maisons de commerce soupçonnées de payer régulièrement des commissions à cet agent d'achat. Je ne voudrais pas divulguer ces noms sans être renseigné à ce sujet.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami reconnaîtra qu'en justice pour l'administration des chemins de fer nationaux canadiens...

L'honorable M. TAYLOR: Si l'honorable monsieur désire le dossier, je le lui passerai. Je faisais simplement remarquer que je m'abstiens de divulguer ces noms pour ne pas causer d'injustice à des personnes dont les actes pourraient être placés sous un faux jour. Je n'assume aucunement la responsabilité de ce dossier mais comme j'en ai lu des extraits, vous y avez droit.

L'honorable M. ROBERTSON: N'est-il pas exact que l'original de ce dossier est en la possession de M. Page?

L'honorable M. TAYLOR: Oh, oui. Il est en la possession de sir Henry Thornton.

L'honorable M. DANDURAND: Si mon honorable ami est sûr que la copie du dossier est conforme, cela règle la question.

L'honorable M. TAYLOR: Si sir Henry Thornton dit qu'il n'a pas ce dossier, je serais heureux de le lui transmettre pour qu'il en prenne une copie.

L'honorable M. BELCOURT: Peut-il être identifié de quelque manière, afin que le ministère puisse répondre à la question? S'agit-il du rapport de M. Watson et des appendices?

L'honorable M. TAYLOR: Oui.

L'honorable M. BELCOURT: Quelle en est la date?

L'honorable M. TAYLOR: La date de son rapport principal est le 27 juin 1923.

L'honorable M. DANDURAND: Il existe donc un deuxième rapport?

L'honorable M. TAYLOR: Non, mais il existe un rapport préliminaire daté du 17 mars 1923.

L'honorable M. BELCOURT: Quelles sont ces annexes au rapport? N'y a-t-il pas d'appendices?

L'honorable M. TAYLOR: Oui. Un grand nombre de déclarations qui ne paraissent pas avoir été assermentées, et reçues par M. Watson et un autre enquêteur, dont le nom m'échappe en ce moment. Il y a, je crois, 20 à 25 déclarations.

L'honorable M. DANDURAND: Que M. Watson a remises au ministère avec son rapport?

L'honorable M. TAYLOR: Oui. Voici les noms de ceux qui ont fait les déclarations: D. Thomas; G. Saba; R. F. Gernae; W. H. Fogg; mademoiselle A. E. Morrice; mademoiselle I. J. Roger; A. Crossland; J. H. Morgan; C. J. Quantie; V. L. Lloyd-Owen; Ross White; T. S. Tuxford; *re* P. Bain; *re* H. J. Mackin; *re* T. T. Gadd; A. E. McLaughlin; O. J. Millar; *re* M. Cameron; *re* M. Walton; *re* J. E. Coney; T. H. White; G. Fortimer; T. R. Macleod; D. O. Lewis; A. B. Grier; E. J. Wakefield; Mme MacKinnon; mademoiselle McKay. Il y a ensuite une copie de découpures de journaux que je n'ai pas, mais contenues, m'a-t-on dit, dans ce dossier.

L'honorable M. BENNETT: Honorables messieurs, je suis certain que le pays remerciera l'honorable représentant de Westminster (l'honorable M. Taylor) pour avoir soulevé cette question à la Chambre. Lorsque sir Henry Thornton a été nommé administrateur des chemins de fer nationaux canadiens, tous ont exprimé l'espoir qu'il réussirait dans sa tâche; et en même temps, il a été mis sur ses gardes en ce qui concernait l'administration des chemins de fer fusionnés—le Canadian Northern et le Grand-Tronc. Je me rappelle très bien avoir, en maintes occasions, parlé des affaires du Grand-Tronc et de ses administrateurs. J'avais espéré que sir Henry Thornton, après un court séjour au Canada, se serait dispensé des services de quelques-uns de ces administrateurs.

Il a été fait des déclarations publiques en cette Chambre à ce sujet. Ainsi, j'ai dit que certains hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, chargés d'affaires très importantes, avaient toléré et permis qu'une maison de commerce devînt débitrice du chemin de fer pour un montant de $200,000, et que, par suite de la faillite de cette maison, la perte éprouvée a été complète. Il ne semble pas que sir Henry Thornton ait tenu compte de ce genre de conseil. Des fonctionnaires qui ont dû être au courant de ces opérations occupent toujours leurs postes élevés dans le réseau du Grand-Tronc. Il est surprenant que, depuis son séjour au Canada, sir Henry Thornton ait fait la sourde oreille à tous les conseils et qu'il ait, non sans aplomb et fanfaronnade, fait savoir au Parlement et à d'autres personnes qu'il allait administrer à sa guise le chemin de fer. Il y a environ deux ans qu'il agit de la sorte. Le public peut invectiver et la presse peut discuter la situation, mais avec quel résultat? Sir Henry Thornton est supposé dominer le Parlement et les institutions parlementaires du pays, et celui qui s'avise de critiquer l'administration des chemins de fer nationaux est taxé de destructeur de notre réseau ferré national.

Les représentants de cette Chambre doivent être unanimes à souhaiter la réussite de cette voie ferrée; mais comment la rendre prospère? De quelle manière ses employés, du plus humble au plus élevé, lui acquerront-ils cette prospérité, si sir Henry Thornton ne se départit pas de sa ligne de conduite? Lisez les journaux d'hier. Le pays sera stupéfait quand il lira la déposition que M. Graham Bell a faite hier devant la commission chargée d'enquêter sur les affaires de la Home Bank. Il est inconcevable que sir Henry Thornton ait, dans une période critique des affaires de la Home Bank, ordonné d'y faire un dépôt de $1,000,000 des fonds des chemins de fer nationaux canadiens, afin de permettre à cette banque de présenter un état satisfaisant à la fin du mois. Je n'ai pas en main l'imprimé de la déposition, mais j'ai l'article d'un journal à cet égard. Le voici:

M. Graham Bell dit:

La rencontre a eu lieu au bureau de sir Henry Thornton. M. Gough, qui était en même temps administrateur du chemin de fer et directeur de la Home Bank—je savais qu'il était directeur de la banque, j'ignorais cependant qu'il en était vice-président—M. Gough, dis-je, est venu me trouver aussitôt après la rencontre. Comme nous répartissions nos comptes entre diverses banques—nous avions ajouté une couple de nouvelles banques dans nos affaires de banques peu de temps auparavant—M. Gough m'a demandé avec instance, vu le genre d'opérations de la Home Bank, qui

intéressaient le chemin de fer, de permettre à la Home Bank d'employer alors une partie de ces fonds avant la fin du mois. Il a ajouté que des rentrées s'opéreraient au commencement du mois, et il m'a prié de maintenir un dépôt.

Qu'est-il arrivé ensuite?

Je lui ai appris ma démission et dit qu'il devait voir le président. Il s'est rendu auprès de lui, et le président m'a convoqué et il a fait observer, en s'adressant à un autre administrateur: "Je suis occupé, Bell. Examinez l'affaire, et si vous êtes satisfait, agissez, et vous pourrez confirmer la chose à la prochaine assemblée. Vous agissez en mon nom en cette affaire."

Même si ce montant de un million de dollars ne paraît être qu'une simple bagatelle aux yeux de sir Henry Thornton, il est futile de dire que sir Henry ignorait l'opération. En effet, comme M. Graham Bell est son subalterne, il n'aurait pas endossé la responsabilité de son acte, sans avoir au préalable consulté sir Henry Thornton. M. Graham Bell ajoute...

L'honorable PRESIDENT: Je me crois tenu de demander à l'honorable monsieur en quoi ces remarques se rapportent à la motion inscrite au Feuilleton.

L'hon. M. BENNETT: Monsieur, j'exposerai les raisons qui motivent une enquête sur le ministère de la Marine. J'énumérerai, entre autres raisons: qu'à cause de certains faits divulgués au public, il paraît extrêmement important de déposer sur le bureau de la Chambe les documents dont la motion demande la production. Je ne sais si cette motion sera adoptée ou repoussée, et j'indiquerai pourquoi dans cette affaire particulière je désire que...

L'honorable M. DANDURAND: Je puis dire à l'honorable monsieur que je ne m'oppose aucunement à l'adoption de la motion.

L'honorable M. BENNETT: Dans ce cas, je suis certain que l'honorable monsieur, dans l'intérêt du pays, reconnaîtra volontiers que nous devrions discuter les chemins de fer nationaux canadiens, qui revêtent une plus grande importance que les faits relatés dans la motion inscrite au Feuilleton.

L'honorable M. DANDURAND: Il ne serait pas, je pense, conforme au règlement que la discussion sorte du cadre de l'avis de motion. J'ignore quelle en est la portée. Avant de venir à la Chambre, j'ai examiné la motion et je n'ai vu aucune objection à acquiescer à la demande.

L'honorable M. BENNETT: Il me semble que nous pouvons très bien discuter tout ce qui se rapporte à ce chemin de fer, et je ne vois aucune raison qui nous en empêche.

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai observer à l'honorable sénateur que sa motion ne vise aucunement le chemin de fer, mais qu'elle porte sur le *Canadian Farmer*.

L'honorable M. BENNETT: Le service maritime est relié à celui des chemins de fer nationaux et, par conséquent, la motion le vise.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami reconnaîtra certes qu'il n'est pas régulier de discuter l'administration et les opérations de la Home Bank, qui ne rentrent pas dans le cadre de la motion.

L'honorable M. BENNETT: Puisqu'il en est ainsi, je proposerai un amendement à la motion. Je pense que le règlement me le permet. Cette motion ne me satisfait pas, son cadre étant trop restreint. Je proposerai un amendement.

L'honorable M. BELCOURT: L'honorable monsieur devrait indiquer la nature de son amendement.

L'honorable M. BENNETT: Je l'indiquerai sur-le-champ.

Que, dans l'intérêt du Dominion du Canada, soit immédiatement constitué un comité de cette Chambre pour s'enquérir de toutes les affaires et plaintes pouvant lui être soumises, et relatives aux chemins de fer nationaux canadiens.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable ami devra d'abord indiquer certains faits sur lesquels il désire une enquête, car, aux termes de sa motion, sa demande d'enquête n'est pas justifiée.

L'honorable M. BENNETT: Je suppose que j'observerai le règlement si j'expose les motifs. Tout d'abord, je suis d'avis qu'un comité spécial de cette Chambre devrait mener une enquête approfondie sur les chemins de fer nationaux du Canada, pour le motif que le président de la Commission d'administration de ces chemins de fer a recommandé et favorisé un prêt de $1,000,000 à la Home Bank, afin de consolider la position de cette banque à la fin du mois, et parce qu'il a, de ce fait, trompé le peuple canadien, qui était déposant et actionnaire de la banque.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur n'est-il pas d'avis qu'il serait bien plus régulier de commencer par adopter cette motion, puis de déposer un avis de motion faisant ressortir la nécessité d'une enquête d'une certaine nature par cette Chambre? Nous aurions alors une motion substantielle. En ce moment, mon honorable ami amorce un débat qui dépasse de beaucoup la portée de l'avis de motion inscrit au Feuilleton. Je pense que les faits que mon

honorable ami a présents à l'esprit sont assez importants pour faire l'objet d'une enquête distincte.

L'honorable M. BELCOURT: Si mon honorable ami réfléchit un instant, il doit admettre que l'enquête sur l'administration des chemins de fer nationaux n'est guère connexe à la motion dont la Chambre est saisie, et tout amendement qui pourrait être proposé à la motion doit s'y rapporter. Je serais tout à fait disposé à voter pour une motion demandant une enquête sur l'administration des chemins de fer nationaux, mais non à titre d'amendement à la motion que nous discutons. Je pourrais être contraint de voter contre cet amendement proposé, pour le motif qu'il ne se rattache pas à la motion.

L'honorable M. BENNETT: Dans ce cas, il ne devrait y avoir aucune difficulté, avec le concours de mon honorable ami et de la Chambre en général, à appuyer un amendement portant que cette question, qui est de moindre envergure, soit comprise dans la question plus importante. Cela permettra à un comité de cette Chambre de mener une enquête générale. Mon honorable ami doit bien se rappeler qu'une enquête tenue par cette Chambre a ébranlé le Canada jusque dans ses fondements, je veux parler de l'enquête de la Baie des Chaleurs.

L'honorable M. BELCOURT: Et du Pacifique-Canadien.

L'honorable M. BENNETT: Alors, pourquoi ne pas examiner les questions qui intéressent le Trésor public du Canada?

L'honorable M. BELCOURT: Mais l'amendement ne se rapporte pas à la motion.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami est libre d'élargir à son gré le cadre de l'enquête; il peut soulever chaque point en particulier; mais il doit procéder par avis de motion direct.

L'honorable M. BENNETT: Je viens de donner un avis de motion direct quand j'ai affirmé à la Chambre que je proposerai un amendement à cette motion, que certains faits seront soumis à un comité de la Chambre, et que ces faits soient englobés dans les autres questions qui pourront être présentées.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne le pense pas.

L'honorable M. BENNETT: La question des dépôts à la Home Bank n'est pas la seule. Il y a celle de l'hôtel, à Paris, affaire nauséabonde, et j'ai l'intention de demander comment cet homme au nom iuprononçable a pu réussir à prendre ce gouvernement à la gorge et lui extorquer $30,000.

L'honorable M. DANDURAND: Je pourrais faire observer à mon honorable ami qu'il s'écarte du règlement. S'il désire une enquête sur cette affaire ou soulever la question au Sénat, qu'il procède par la voie régulière.

L'honorable M. BENNETT: Je suis surpris que l'honorable monsieur, à qui est confié le Trésor public, ne l'ouvre pas pour l'exposer à la lumière d'une enquête publique.

L'honorable M. DANDURAND: Comme mon honorable ami est un vieux parlementaire, il doit certes connaître les règles qui régissent la Chambre des Communes et le Sénat. S'il désire proférer une accusation et déposer une demande, la procédure à suivre est très simple, et je suis sûr que le Sénat ne lui déniera pas le droit à une enquête sur toute affaire d'intérêt public. Cette enquête serait assez longue, et mon honorable ami sait parfaitement qu'un autre corps délibérant examinera les questions de la Home Bank et de l'hôtel Scribe. Une pareille enquête peut avoir lieu en cette Chambre si la majorité du Sénat se prononce dans ce sens. Je n'apporterai pas d'entrave, mais mon honorable ami doit se conformer au règlement de la Chambre.

L'honorable M. BENNETT: Si j'interprète bien le règlement de la Chambre, rien n'empêche que je propose un amendement, qui pourrait être ainsi conçu:

Et qu'en outre, un comité de cette Chambre soit chargé de faire enquête sur cette question ou sur toutes les autres questions qui pourront lui être soumises.

L'honorable monsieur a-t-il quelque objection à cet amendement?

L'honorable M. DANDURAND: J'en ai. La motion porte qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un document, et mon honorable ami peut élargir le cadre de cet avis de motion en faisant une plus ample demande, mais il n'est pas régulier de demander une enquête sur une affaire qui n'est pas connexe à cette motion.

L'honorable M. BENNETT: Si j'ajoute ces mots:

Et qu'un comité spécial de la Chambre institue une enquête sur les faits reliés aux questions qui font l'objet de la motion.

L'honorable M. BELCOURT: Pourquoi ne pas suivre l'autre procédure, qui est simple, et qui ne prête à aucune objection? Quelques-uns d'entre nous voteront contre l'amendement de mon honorable ami, parce qu'il ne

se rapporte pas à la motion. Par ailleurs, ils voteraient pour une motion substantielle au même effet. Je ne puis comprendre la persistence de mon honorable ami à enfreindre le règlement.

L'honorable M. BEIQUE: Les faits exposés par mon honorable ami me paraissent fondés, et je serais disposé à appuyer une motion dans le sens qu'il a suggéré, mais je ne puis comprendre pourquoi l'honorable sénateur s'oppose à observer le règlement. Je ne pense pas que son amendement soit connexe à la motion dont la Chambre est saisie. Il peut faire inscrire un avis pour demain, et je suggère que mon honorable ami présente une motion qui embrasse tous les faits qu'il tient à exposer. La seule objection de la droite est que mon honorable ami ne suit pas la procédure régulière.

L'honorable M. BENNETT: Je m'incline, et je m'en remets à la Chambre. Comme l'honorable leader de la Chambre acquiesce à l'adoption de la résolution, je différerai mes remarques, et je les formulerai quand je proposerai l'autre résolution.

(La motion est adoptée.)

BILLS DE DIVORCE

TROISIEME LECTURE

Bill (M2), intitulé: "Loi pour faire droit à Ella Vear."—L'honorable M. Sharpe.

Bill (N2), intitulé: "Loi pour faire droit à Anna Welton."—L'honorable M. Daniel.

Bill (O2), intitulé: "Loi pour faire droit à Marjorie Mahaffy Cox."—L'honorable M. Todd.

Bill (P2), intitulé: "Loi pour faire droit à Mary Elizabeth Milne."—L'honorable M. Ross.

Bill (Q2), intitulé: "Loi pour faire droit à Georgina Myrtle Potts."—L'honorable M. Ross.

Bill (R2), intitulé: "Loi pour faire droit à Guy Barrington Hutchings."—L'honorable M. Ross.

DEUXIEME LECTURE

Bill (T2), intitulé: "Loi pour faire droit à Amy Selain Slater Therrien."—L'honorable M. Pope.

Bill (U2), intitulé: "Loi pour faire droit à Harold Adrian Proctor."—L'honorable M. Ross.

Bill (V2), intitulé: "Loi pour faire droit à Harry Charles Arthur."—L'honorable M. Green.

Bill (W2), intitulé: "Loi pour faire droit à Tony Bazar."—L'honorable M. Greene.

BILLS D'INTERET PRIVE

DEUXIEME LECTURE

Du projet de loi (bill S2), déposé par l'honorable M. Foster, constituant en corporation la "Dominiton Electric Protection Co."

Du projet de loi (bill X2), déposé par l'honorable M. Green, concernant la "General Animals Insurance Company of Canada."

Du projet de loi (bill nº 15), déposé par l'honorable M. Robertson, concernant la compagnie du chemin de fer Canada-Southern.

Du projet de loi (bill n° 16), déposé par l'honorable M. Robertson, concernant la Detroit River Tunnel Co.

BILL DES JUGES

ETUDE EN COMITE

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le projet de loi (bill nº 25), modifiant la Loi des juges.

Le comité est sous la présidence de l'honorable M. Blain.

L'article 1 est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est rapporté sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la troisième fois et adopté.)

BILL DES DIFERENDS INDUSTRIELS

AJOURNEMENT DE L'ETUDE EN COMITE

A l'appel de l'ordre du jour:

Etude en comité général de la Chambre du projet de loi (bill n° 7) modifiant la loi des enquêtes en matière de différends industriels.—L'hon. M. Béique.

L'honorable M. BEIQUE: L'honorable monsieur aura-t-il l'obligeance de remettre à la semaine prochaine la délibération de cet ordre.

L'honorable M. DANDURAND: Jusqu'après l'ajournement?

L'honorable M. BEIQUE: Oui. Je ne pourrai pas être présent demain, et je désirerais prendre part au débat de cette question.

L'honora M. DANDURAND: Hier, j'ai profité de l'occasion pour recommander à mon honorable ami de ne pas insister sur son amendement de l'année dernière. J'espère qu'en lui accordant l'ajournement qu'il sollicite, nous lui donnerons le temps de se convaincre.

L'honorable M. BEIQUE: Je suis toujours large d'esprit.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que l'ordre soit rayé et inscrit au Feuilleton pour mercredi, le 21.

(La motion d'ajournement de cet article de l'ordre est adoptée.)

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du vendredi, 9 mai 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILLS D'INTERET PRIVE

Sur proposition de l'honorable M. Belcourt, le bill K, intitulé: Loi concernant un brevet de Thomas Williams Pritchard, est lu une troisième fois.

L'honorable M. McMEANS propose la troisième lecture du bill X2, intitulé: "Loi concernant "The General Animals Insurance Company of Canada". Il dit: Ce bill, dont le comité a fait rapport, nous a été présenté au commencement de la session; il a simplement pour objet de changer le nom, d'augmenter le capital et l'assurance et de changer le siège social de la compagnie. La division du service de l'assurance a approuvé le bill qui n'a soulevé aucune objection. Les intéressés dans la compagnie désirent que le bill soit envoyé à la Chambre des Communes, et comme nous devons ajourner le Sénat cet après-midi, je demande l'adoption du bill.

La motion est adoptée. Le bill subit sa troisième lecture et est adopté.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill K3, intitulé: Loi pour faire droit à Ruth Ethelind Jackes.—L'honorable G. V. White.

Bill L3, intitulé: Loi pour faire droit à Wilfred John Mitchell.—L'honorable M. Haydon.

Bill M3, intitulé: Loi pour faire droit à Edward James Bentley.—L'honorable W. B. Ross.

Bill N3, intitulé: Loi pour faire droit à Elizabeth Sylvia Cameron.—L'honorable W. B. Ross.

Bill O3, intitulé: Loi pour faire droit à Wilhelmina Aird McKay.—L'honorable M. Blain.

ETUDE DES CONDITIONS INDUSTRIELLES PAR J. C. WATTERS

L'honorable M. TANNER propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un document incluant des copies des instructions et lettres d'instructions qui autorisent J. C. Watters à étudier, pendant la présente année, les conditions industrielles dans les régions d'exploitation houillère de la Nouvelle-Ecosse, et d'autres documents relatifs à cette nomination et indiquant l'objet et l'étendue de l'enquête et de l'étude qu'il doit faire, ainsi que les endroits de la Nouvelle-Ecosse où cette enquête doit s'effectuer.

L'honorable M. MURPHY: Je désirerais demander à mon honorable ami le leader du gouvernement si M. Watters possède l'expérience requise pour faire cette enquête et s'il a quelques notions de génie. Si l'honorable leader ne peut répondre à ma question, il est probable que son voisin de gauche (l'honorable M. Casgrain), qui est un ingénieur-arpenteur très compétent, peut y répondre. M. Watters est nommé investigateur dans les régions houillères de la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. DANDURAND: Je prendrai des renseignements que je communiquerai à mon honorable ami à la prochaine séance de cette Chambre.

La motion est adoptée.

LE VAPEUR SHEBA

L'honorable M. CASGRAIN propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une copie du livre de loch du vapeur *Sheba*, du 5 août 1914 au 19 août 1914, durant le voyage entre Halifax et Port-Nelson.

La motion est agréée.

EXPORTATION DES SPIRITUEUX

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je demande à mon honorable ami le leader du gouvernement de bien vouloir s'enquérir d'un rapport demandé par moi au début de la session et concernant l'exportation des liqueurs spiritueuses, et de bien vouloir se procurer ce rapport pour notre prochaine séance, s'il est possible.

L'honorable M. DANDURAND: J'y verrai.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

L'honorable M. BENNETT: Hier, au cours du débat sur la motion de l'honorable représentant de New-Westminster (l'honorable M. Taylor), j'ai dit entre autres choses, que j'avais l'intention de proposer aujourd'hui l'institution d'un comité pour s'enquérir des

affaires des chemins de fer nationaux. J'avais alors conscience de tout ce qui pouvait résulter de mes paroles. Il n'y a aucun doute que dans toutes les parties du pays, la presse ministérielle va jeter les hauts cris prétendant que nous nous attaquons à la direction du chemin de fer, et que cette attaque est tout à fait inopportune, vu le désarroi dans les affaires au Canada. Je n'ai pas changé d'attitude; mais la préparation de cette motion demandant du travail et une étude considérable, je ne la présenterai pas aujourd'hui. Cependant, lors de notre prochaine réunion, le 20 courant, je proposerai dans les termes que j'ai exprimés hier, la nomination d'un comité spécial.

BILLS DE DIVORCE

TROISIEME LECTURE

Des bills suivants:

Bill T2, intitulé: Loi pour faire droit à Amy Selain Slater Therrien.—L'honorable M. Pope.

Bill U2, intitulé: Loi pour faire droit à Harold Adrian Proctor.—L'honorable W. B. Ross.

Bill V2, intitulé: Loi pour faire droit à Harry Charles Arthur.—L'honorable M. Green.

Bill W2, intitulé: Loi pour faire droit à Tony Bazar.—L'honorable M. Green.

DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES

Des bills suivants:

Bill Z2, intitulé: Loi pour faire droit à Gordon Johnston. Hutton.—L'honorable M Smith.

Bill A3, intitulé: Loi pour faire droit à Douglas Carlyle Bell.—L'honorable W. B. Ross.

Bill B3, intitulé:2 "Loi pour faire droit à Elma Catheryne Caulfield.—L'honorable W. B. Ross.

Bill C3, intitulé: Loi pour faire droit à Alice Bertha Boyce Baker.—L'honorable M. Blain.

Bill D3, intitulé: Loi pour faire droit à John Lee Williamson.—L'honorable M. Hardy.

BILLS D'INTERET PRIVE

DEUXIEME LECTURE

Des bills suivants:

Bill Y2, intitulé: Loi concernant l'Alliance Nationale.—L'honorable M. Beaubien.

Bill 8, intitulé: Loi ayant pour objet de changer le nom de "The Travellers Life Assurance Company of Canada" en celui de "Montreal Life Insurance Co."—L'honorable M. L'Espérance.

Bill 14, intitulé: Loi constituant la Corporation épiscopale catholique romaine de Prince-Rupert.—L'honorable M. Côté.

Le Sénat s'ajourne au mardi, 20 mai, à huit heures du soir.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mardi, 20 mai 1924.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir.

Prières et affaires de routine.

BILLS D'INTERET PRIVE

PREMIERES LECTURES

Les bills suivants sont déposés:

Bill A intitulé: Loi concernant "The T. Eaton General Insurance Company".—L'honorable M. Lynch-Staunton.

Bill 17, intitulé: Loi concernant la Compagnie du Canal de Montréal à Ottawa et la Baie Georgienne.—L'honorable G. V. White.

Bill 19, intitulé: Loi concernant la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.—L'honorable M. Willoughby.

Bill 22, intitulé: Loi modifiant la Loi constituant en corporation la "Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company".—L'honorable M. Crowe.

Bill 23, intitulé: Loi concernant la "Commercial Travellers Mutual Insurance Society".—L'honorable W. B. Ross

Bill 36, intitulé: Loi concernant la Compagnie d'assurance sur la vie dite Northern.—L'honorable M. Lynch-Staunton.

Bill 37, intitulé: Loi ayant pour objet de changer le nom de la "Imperial Underwriters Corporation of Canada" en celui de "Imperial Insurance Office".

Bill 38, intitulé: Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo.—L'honorable M. Green.

Bill P3, intitulé: Loi constituant en corporation la "Merchants' Casualty Insurance Co."—L'honorable M. Laird.

Bill Q3, intitulé: Loi constituant en corporation "The Laurentian Insurance Co."—L'honorable M. Haydon.

Bill R3, intitulé: Loi concernant l'application de la Loi de faillite 1919, à la province de Québec.—L'honorable M. Blondin.

EMBRANCHEMENT DE GRANDE-FRESNIERE

PREMIERE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 31, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne de Chemins de fer Nationaux du Canada entre la Grande-Fresnière et Rinfret-Jonction, dans la province de Québec. — L'honorable M. Dandurand.

L'honorable M. McMEANS: Je ne sais si c'est le moment opportun de soulever cette question, mais je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait que les renseignements que l'on nous donne au sujet de ces bills de chemins de fer ne sont jamais exacts. J'espère que lorsque ce bill nous sera présenté pour sa deuxième lecture, le leader du Gouvernement nous donnera des renseignements auxquels nous pourrons nous fier. Au cours de la dernière session, j'ai demandé quelle somme d'argent avait été dépensée pour la construction de l'embranchement du Lac-Long; le leader du Gouvernement me répondit: $100,000. Cette année, j'ai fait la même question, et j'ai découvert que la voie avait été complétée moins de trois mois après la session et qu'elle avait coûté environ un million et demi de dollars.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne me rappelle pas cet incident. Je ne sais si mon honorable ami fait allusion à une question inscrite à l'Ordre du jour, et à laquelle la réponse me fut donnée par le ministère des Chemins de fer, ou s'il veut parler d'une réponse que j'aurais donnée au cours du débat sur un bill et que j'aurais probablement citée d'un tableau que j'avais devant moi. Je serais surpris de voir le Sénat prendre la même attitude que mon honorable ami, et je serais curieux de connaître l'opinion de cette Chambre sur cette question. Mon honorable ami exprime l'espoir que lorsque ces bills nous seront soumis pour la deuxième lecture, ils seront accompagnés de toutes les explications s'y rattachant. Je prie mon honorable collègue et tous les honorables membres de cette Chambre de ne pas jeter sur mes épaules une telle responsabilité. Si l'on consent à renvoyer ces bills au comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres, je prierai des hauts fonctionnaires des chemins de fer nationaux de se rendre ici avec des documents contenant tous les renseignements que mon honorable ami ou tout autre membre du comité voudra obtenir. Naturellement, c'est le droit du Sénat d'exiger du représentant du Gouvernement toute l'information voulue, lors de la deuxième lecture du bill, mais je me demande pourquoi nous commencerions un débat sur le mérite de ces bills lorsque le rapport n'en a pas encore été fait par le comité. Celui-ci pourrait dans son rapport exprimer sa satisfaction des explications reçues, et se déclarer favorable à l'adoption du bill, tandis que la majorité du Sénat serait d'une opinion divergente. Je demanderai à mon honorable ami de considérer à nouveau s'il est opportun d'insister pour obtenir tous les renseignements lors de la deuxième lecture des bills. Quant à moi, je préférerais de beaucoup ne pas avoir à donner des explications que le comité pourrait ensuite trouver inexactes. Pourquoi faudrait-il ainsi retarder le travail du Sénat? Le comité pourra obtenir tous les renseignements désirés des hauts fonctionnaires du chemin de fer qui seront présents.

L'honorable M. McMEANS: Je désire rappeler à l'honorable leader du Gouvernement que l'an dernier, lors de la deuxième lecture des bills, on lui demanda combien d'argent avait été dépensé pour la construction de l'embranchement du Lac-Long. Il répondit: Environ $150,000. Comme je savais qu'il devait faire erreur, je demandai de nouveau la question cette année, et il répondit que la voie avait été livrée au trafic par le conseil d'administration, le 24 décembre 1923, après l'achèvement de la ligne, et que les dépenses jusqu'à janvier 1924, s'élevaient à $1,518,272.62. D'un bout à l'autre du pays, l'on a accusé cette Chambre d'arrêter la construction des chemins de fer. L'on répandit partout la nouvelle que nous mettions un frein à cette construction. Pendant que l'honorable leader du Gouvernement nous déclarait que l'on n'avait dépensé que $150,000 pour la construction de l'embranchement du Lac-Long, cette voie était pratiquement toute construite.

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai remarquer à mon honorable ami que ma réponse a été donnée en juin, mais maintenant il compte toutes les dépenses faites jusqu'au mois de janvier 1924. C'est peut-être là l'explication qu'il cherche.

L'honorable M. McMEANS: La ligne a été mise en opération en décembre, et c'est en juin que l'on nous a dit que $150,000 avaient été dépensés.

L'honorable M. DANDURAND: Non, non, mon honorable ami fait erreur. Qu'il relise ma déclaration, et il verra que la voie a été livrée au trafic en décembre 1923 ou en janvier 1924.

L'honorable M. McMEANS: "Livrée au trafic par ordre du Conseil d'administration

le 24 décembre 1923." C'est-à-dire qu'à cette date, la voie était construite et mise en opération.

L'honorable M. DANDURAND: En décembre 1923.

L'honorable M. McMEANS: Oui, en décembre 1923. Mais en juin 1923, l'on n'y avait dépensé que $150,000. Dans tout le pays, l'on a affirmé que cette Chambre employait toute son énergie à arrêter la construction des embranchements de chemins de fer. Cette voie était pratiquement achevée, car elle ne fut livrée au trafic que trois ou quatre mois après que l'honorable leader du gouvernement eut fait sa déclaration dans cette Chambre. Le renseignement donné était tout à fait inexact et fallacieux.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas certain.

L'honorable M. McMEANS: Sûrement. Il n'y a rien de plus certain, et je prie l'honorable leader du gouvernement de nous donner, lorsqu'il soumettra ces bills de chemins de fer à la considération de cette Chambre, des renseignements exacts auxquels nous pourrons nous fier. Alors, on ne pourra pas, dans toutes les parties du pays, accuser le Sénat d'arrêter la construction des embranchements projetés.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami voudra bien remarquer que s'il insiste pour obtenir tous les renseignements lors de la deuxième lecture des bills, je ne pourrai lui donner que les explications qui me seront fournies par le sous-ministre qui sera assis près de moi; tandis qu'en comité, il lui sera possible d'interroger contradictoirement le sous-ministre.

L'honorable M. POPE: L'honorable leader du gouvernement voudra-t-il me dire si les témoignages donnés devant le comité sont publiés ou non?

L'honorable M. CASGRAIN: Ils ne le sont pas.

L'honorable M. POPE: Alors on continuera à nous critiquer dans tous les journaux du Canada, et l'on nous accusera encore de paralyser le développement du pays en nous nous opposant à l'adoption de ces bills. Le public ne saurait être mis au courant des faits, si nous n'obtenons les renseignements voulus lors de la deuxième lecture du bill; et je crois qu'en outre des explications que l'on peut nous donner en comité, le Sénat, comme le public, a le droit d'exiger du leader du gouvernement des renseignements complets au sujet de ces bills.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne saurais affirmer que le public et les représentants des journaux ne sont pas admis aux séances de notre comité permanent.

L'honorable M. CASGRAIN: Oui, les représentants des journaux y sont admis.

L'honorable M. DANDURAND: Alors le public peut être mis au courant de ce qui se passe au comité.

L'honorable M. POPE: Si les journaux ne montrent pas plus d'intérêt aux affaires du pays qu'ils en ont montré dans le passé, ou s'ils ne sont pas retribués pour publier ces renseignements, leurs lecteurs auront peu à lire sur ce sujet. La presse du Canada est une institution salariée.

L'honorable M. CASGRAIN: Publiez ces renseignements dans le "Herald'".

Le bill 31 est lu la première fois.

EMBRANCHEMENT KAMLOOPS-KELOWNA

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 32, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada, division Kamloops-Kelowna, province de la Colombie-Britannique.

EMBRANCHEMENT DE PEEBLES

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 41, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada de Peebles vers le sud, dans la province de la Saskatchewan.

EMBRANCHEMENT DE GRAVELBURG

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 42, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada prolongeant l'embranchement de Gravelburg jusqu'à Neidpath, dans la province de Saskatchewan.

EMBRANCHEMENT DE SAINTE-ROSE DU LAC

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 43, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada prolongeant l'embranchement de Sainte-Rose du Lac jusqu'à Rorketon, dans la province du Manitoba.

EMBRANCHEMENT DE TURTLEFORD

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 48, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis Turtleford jusqu'à près Hafford, dans la province de la Saskatchewan.

EMBRANCHEMENT DE KELVINGTON

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 50, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis près Kelvington, dans la province de la Saskatchewan, sur un parcours de 13 milles vers l'ouest.

EMBRANCHEMENT DE PRINCE-ALBERT

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 51, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis Prince-Albert jusqu'à près Paddockwood, dans la province de la Saskatchewan.

EMBRANCHEMENT DE EYRE

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 52, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada, entre Eyre, dans la province de la Saskatchewan, et Acadia-Valley, dans la province de l'Alberta.

EMBRANCHEMENT DE ESTON

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 53, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Eston et White-Bear, dans la province de la Saskatchewan.

EMBRANCHEMENT DE SAINT-PAUL

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 55, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada sur un parcours de 21 milles vers le sud-est à partir de Saint-Paul, province de l'Alberta.

EMBRANCHEMENT DE ROSEDALE

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 61, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada, qui doit être une section mixte depuis Rosedale, vers le sud-est, dans la province de l'Alberta.

BILLS DE DIVORCE

PREMIERES LECTURES

Les bills suivants sont déposés:

Bill S3, intitulé: Loi pour faire droit à Mary Ellen McClelland.—L'honorable M. Pope.

Bill T3, intitulé: Loi pour faire droit à Annie Jane Bridges.—L'honorable M. Pope.

Bill U3, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Rathburn.—L'honorable M. Pope.

Bill V3, intitulé: Loi pour faire droit à William Samuel Morrow.—L'honorable M. Webster (Brockville).

Bill W3, intitulé: Loi pour faire droit à Ethel May MacDonald.—L'honorable M. Blain.

Bill X3, intitulé: Loi pour faire droit à Stanley George Harris.—L'honorable M. Blain.

ALLOCATIONS AUX FONCTIONNAIRES CIVILS

INTERPELLATION

L'honorable M. BRADBURY se lève conformément à l'avis suivant:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur le grand nombre de fonctionnaires civils qui touchent des allocations en sus de leurs appointements, et qu'il demandera quelle action le gouvernement entend exercer à cet égard.

Il dit: Honorables messieurs, j'ai fait placer cet avis à l'Ordre du jour afin d'avoir l'occasion d'attirer l'attention du Sénat sur une question très importante et qu'il importe d'étudier dans l'intérêt du pays. Je comprends que ce n'est pas un sujet populaire et qu'il est très difficile à traiter. Quiconque attaque le service public, quelles que soient ses intentions, n'est pas toujours bien compris.

Un document placé sur la table de la Chambre par le gouvernement, il y a une semaine ou deux, à la requête de mon collègue (l'honorable M. Planta.) a attiré mon attention. J'ai été très surpris, en parcourant ce document, de constater le grand nombre de fonctionnaires qui reçoivent des salaires considérables du gouvernement et qui en sus, touchent des allocations, parfois aussi élevées que leurs appointements.

Je ne trouve pas à redire sur les appointements que touchent ces employés. Parlant de l'ancienne Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, connue aujourd'hui sous le nom de Gendarmerie Royale Canadienne à cheval, je trouve que la méthode employée pour tenir compte des sommes payées à ces hommes, est défectueuse. La méthode en vogue depuis des années, en ce qui concerne les dépenses du service public, est un camouflage, et il s'ensuit qu'il faut beaucoup de temps et de recherches pour trouver, dans le rapport de l'auditeur général, ce que reçoit exactement chacun de ces hommes. Je me souviens qu'il y a environ un an, mon attention fut attirée sur un cas que je vais citer afin de bien faire comprendre ce que je veux dire. Je crois qu'il s'agissait de l'Auditeur-Général. D'après les comptes publics, ce fonctionnaire recevait un salaire de $5,000 ou $6,000 par année; et règle générale, le lecteur ordinaire du rapport, restait sous l'impression que l'Auditeur-général ne recevait pas davantage. Cependant chaque année, un montant de $2,000 était voté dans le budget et payé à ce fonctionnaire, en sus de son traitement.

Je désire que l'on sache que je proteste contre ce système qui consiste à camoufler ainsi les montants réels payés à certains fonctionnaires. Les hommes de la Gendarmerie Royale Canadienne à cheval ont une réputation bien établie et à nulle autre seconde. Cette réputation est l'œuvre de l'ancienne Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Malheureusement le service a perdu de son prestige depuis que ce corps d'élite a été envoyé dans l'Est. Lorsque ce changement a eu lieu, j'ai compris, (et c'est encore mon opinion), que nous aurions un groupe d'hommes bien entraînés et indépendants, et qui pourraient en tout temps apporter son aide efficace que l'on pourrait requérir dans tout événement qui surgirait dans le pays. Mais mes amis du gouvernement actuel ont enlevé à ce corps splendide, presque tout son pouvoir d'action. Par exemple, nous avons eu à Sydney, il n'y a pas très longtemps, une grève très sérieuse au cours de laquelle des propriétés importantes ont été détruites, et cependant, le gouvernement a refusé d'envoyer un seul de ces hommes réprimer le trouble dans cette région. Le gouvernement a probablement capitulé devant la demande des unions ouvrières du pays, et il a refusé d'envoyer la gendarmerie à cheval protéger la propriété menacée Je dis que c'est une grave erreur, et si cet état de choses doit continuer, il est préférable de licencier les hommes de la Gendarmerie Royale Canadienne, à cheval, car ils ne remplissent plus la grande et importante mission qui leur a été assignée, lorsqu'ils ont été envoyés dans l'Est du Canada. Je n'ai pas l'intention de prendre le temps de la Chambre pour lire ce document. Je désire qu'il figure au Hansard afin que tous les honorable sénateurs puissent se rendre un compte exact de tout ce qui est payé à chacun de ces hommes et constatent la méthode adoptée pour ce faire.

Par exemple, le Commissaire des Quartiers Généraux, M. Cortlandt Stearns, a $5,457.25 d'appointements et ses allocations se chiffrent à $2,506.66; soit un total de $7,962.91. Ces allocations sont comme suit: Rations, $584; loyer, $1,320; gas et lumière, $122.16; charbon, $480.50. De plus ce monsieur a pour son service un soldat-ordonnance qui coûte au pays, $1,300 ou $1,400, je suppose. Enfin il a un chauffeur et un automobile.

L'honorable M. McMEANS: Je crois qu'il ont tous un automobile.

L'honorable M. BRADBURY: Je ne sais pas. A mon point de vue, si cette Commission nécessite le paiement de tels salaires, au moins, qu'au nom de la décence pure et simple, et pour faciliter la tenue des comptes, l'on donne à ces hommes un salaire fixe de façon que le peuple sache exactement ce qu'ils reçoivent. Prenons maintenant le cas du Commisaire-adjoint, M. Worsley. Je constate que son salaire est de $2,855.25 et ses allocations, $2,-113.40, soit un total de $4,969.65.

L'hon. M. McMEANS: A-t-il aussi un automobile?

L'honorable M. BRADBURY: Apparemment non. Vient ensuite le traitement du surintendant: $2,956.25; allocations $1,508.76; total $4,465.02. Surintendant Cawdron: salaire, $2,956.25; allocations $1,508.87 (ration, $292; loyer $840; gaz et lumière $112.12; charbon, $265.)

S. M. Fraser: salaire $2,656; allocations, $1,444; total $4,100. Les allocations sont comme suit: rations, $292; loyer, $720; gaz et lumière, $121; charbon, $311.

La liste entière de ces fonctionnaires est faite de la même manière. Plusieurs d'entre eux sont des employés permanents qui habitent Ottawa depuis plusieurs années, tout comme les employés du Service public.

L'honorable M. CASGRAIN: Depuis combien de temps reçoivent-ils ces allocations?

L'honorable M. BRADBURY: Je ne sais pas. Peu m'importe que ce système ait été adopté depuis un an ou dix ans.

L'honorable M. CASGRAIN: Je croyais que c'était tout nouveau.

L'honorable M. BRADBURY: Je fais remarquer comment les choses se passent, et je

demande au gouvernement s'il a l'intention de faire cesser ce camouflage en ce qui concerne les paiements effectués à ses employés. Maintenant, honorables messieurs, je demande que ce document soit inscrit au hansard sans que je prenne le temps de la Chambre à le lire.

L'honorable M. CASGRAIN: Ces allocations tiennent lieu d'un casernement qui coûterait beaucoup plus cher.

L'honorable M. BRADBURY: Je désire également faire remarquer que la Gendarmerie à cheval comprend environ 1,100 hommes; or, je remarque qu'il y a 40 civils et 70 militaires, soit un total de 110 commis pour prendre soin des affaires de 1,100 hommes. Tout le monde sait que ce nombre représente à peu près l'effectif d'un bataillon dont le travail de bureau est fait par un sergent et quatre ou cinq hommes, sous la surveillance d'un adjudant. J'attire simplement l'attention du gouvernement sur ce fait afin qu'il prenne des mesures pour faire disparaître ce qui paraît être une duplication dans le service.

Je crois qu'il y a à Ottawa vingt-sept hommes seulement dans les casernes et que tous les officiers dont j'ai lu les noms, (et je n'en ai lu qu'une faible partie) sont employés à la surveillance de ce petit détachement et des autres hommes qui sont de service ailleurs. Deux cent vingt-neuf policiers à cheval remplacent la gendarmerie fédérale. Je proteste contre la pratique de payer à des hommes, (que l'on pourrait peut-être classer parmi les militaires ou semi-militaires), des appointements et des allocations, pendant qu'ils sont aux quartiers-généraux. S'ils étaient en campagne, ils auraient droit, naturellement, à une partie de ces allocations; mais plusieurs de ces hommes habitent Ottawa et n'ont par conséquent aucune raison de toucher des frais de subsistance. Je remarque aussi un document du ministère de la Milice, qui contient des renseignements douteux. Je maintiens qu'il est inadmissible que des hommes, habitant Ottawa et étant pratiquement des fonctionnaires publics, reçoivent des allocations. Si vous consultez le document, vous verrez que ces allocations sont très élevées dans le cas de certains individus. Je vais vous lire deux ou trois noms en guise d'exemple. Le major Armstrong, colonel temporaire, reçoit un salaire de $4,200; en sus, il retire pour frais de logement, (c'est-à-dire pour le loyer de sa maison), $500; pour rations, $200 et en qualité d'homme marié, $400; total $1,100 à ajouter à son traitement de $4,200. Je ne trouve pas à redire sur le montant qu'il reçoit; s'il y a droit, c'est parfait; mais je demande au gouvernement d'exposer les faits clairement, de façon que toute personne qui lit le rapport de l'Auditeur général, puisse dire exactement ce que chaque homme reçoit. Le major Brown touche un traitement de $4,400; il reçoit en outre, $500 pour frais de logement; $200 pour rations et $400 comme homme marié. Total $5,500.

L'honorable M. SCHAFFNER: Ont-ils chacun un automobile?

L'honorable M. BRADBURY: Je ne le crois pas; le document ne le mentionnant pas; je suppose que ces derniers nommés n'en ont pas. Honorables messieurs, je demande que ce document soit inséré au hansard, afin que tout le monde sache exactement ce que le pays paie à ces hommes. Je désire insister aussi fortement que possible sur la manière inadmissible dont on traite toute cette affaire; et par là j'entends la tentative apparente de cacher au public le montant réel que l'on paie à ces hommes. C'est une méthode vicieuse et dont on devrait se débarrasser. Je demande respectueusement au leader du gouvernement de bien vouloir attirer l'attention de ses collègues sur ces faits afin qu'ils voient à ce que les conditions actuelles soient améliorées. En même temps, je crois qu'il devrait attirer l'attention sur le personnel des quartiers généraux de la gendarmerie à cheval à Ottawa. Il est absurde de prétendre qu'il faille 110 fonctionnaires en plus des officiers réguliers, pour prendre soin de 1,100 hommes, et je crois que l'on peut faire des changements importants dans cette administration. Si la Chambre le permet, je déposerai le document en question afin qu'il soit inséré au hansard. Je termine en disant qu'il est aussi question d'automobiles mis à la disposition de la gendarmerie à cheval. Je vois que le commissaire a un "Sedan" et aussi un chauffeur. Tous ceux qui sont au courant des faits, savent que l'ancienne gendarmerie à cheval faisait honneur au Canada. Chacun de ces hommes avait un cheval, et sans doute, il en est encore de même aujourd'hui. J'ai dit tout à l'heure que nous avions vingt-sept hommes dans les casernes à Ottawa; on me dit qu'il y a cinquante ou soixante chevaux; de sorte que ces chevaux doivent être destinés aux hommes qui font du service en dehors d'Ottawa et à ceux qui sont casernés dans la ville. Mon unique objet, en attaquant cette question est de faire ressortir les raisons pour lesquelles on garde ces chevaux. On dit par exemple que les automobiles sont employés pour aider au transport de l'or qui est envoyé de l'Hôtel de la monnaie à l'édifice du Parlement. S'il est réellement nécessaire de faire accompagner ces transports, une escorte à

cheval est sans aucun doute une meilleure protection que quatre ou cinq hommes en automobile.

L'honorable W. A. GRIESBACH: Honorables messieurs, je crois qu'il est de mon devoir de répondre en quelques mots aux remarques de mon honorable ami. Je suis né et j'ai été élevé au milieu de la gendarmerie à cheval et je crois pouvoir prétendre la bien connaître. Mon honorable ami a dit et répété à plusieurs reprises qu'il désirait simplement attirer l'attention de la Chambre sur la méthode de comptabilité qu'il dit être défectueuse et de nature à induire le public en erreur, parce qu'elle constitue une sorte de camouflage en ce qui concerne les montants payés à certains fonctionnaires du service public. Si telle est son opinion, je lui répondrai que cette méthode a été approuvée par l'Auditeur général depuis nombre d'années et que, de mémoire d'homme, il en a toujours été ainsi. Mon honorable ami, en essayant de faire insérer ces montants au hansard, a pour but je crois, (je puis me tromper), d'attirer l'attention de la Chambre, non pas tant sur la défectuosité de comptabilité que sur la question des salaires et allocation payés à certaines personnes.

Afin de rendre justice aux officiers concernés, je dois dire que ces allocations leur sont dues en toute justice et d'après les règlements. Il est nécessaire de donner ces rémunérations aux militaires et plus particulièrement à la gendarmerie à cheval. Elles sont de deux sortes, en espèces et en nature. Il y a pour cela une raison historique. Autrefois, lors de l'organisation de la gendarmerie à cheval, la monnaie avait peu de valeur pour payer les frais de loyer, d'éclairage, de chauffage, de service d'eau et les autres frais de subsistance. Aujourd'hui, ces mêmes frais sont beaucoup plus élevés dans certaines régions où opère la gendarmerie à cheval; bien que dans d'autres, ils soient moindres, quoique toujours élevés. En conséquence, lorsqu'un homme prend du service dans la gendarmerie à cheval, il perçoit une certaine somme d'argent et en plus, le Gouvernement lui fournit, d'après les conditions mêmes de l'engagement, l'éclairage, le chauffage, le service d'eau, la nourriture et le logement. Il en a toujours été ainsi. D'après leur contrat avec le Gouvernement, ces hommes sont requis, dès qu'ils en reçoivent l'ordre, de servir là où on juge à propos de les envoyer. Pour pourvoir à ces changements de conditions il a toujours été d'usage, (et il doit en être ainsi), de payer un traitement fixe, suivant le grade, et, en plus, de fournir à l'homme ce que le Gouvernement doit raisonnablement lui donner. Supposons que l'on fasse venir un homme de Prince-Albert pour faire du service à Ottawa, Généralement, c'est une promotion. Vous admettrez que cet homme, qui a peut-être vingt-cinq ans de service et une famille à faire vivre, ne doit pas être placé dans des conditions moins avantageuses pour lui, sous prétexte d'avancement. Le Gouvernement doit lui accorder le même salaire qu'il avait à Prince-Albert et le dédommager pour la différence du coût de la vie entre Prince-Albert et Ottawa. Par conséquent, si, à Prince-Albert, il avait droit au logement, sûrement il y a droit à Ottawa. Or, le Gouvernement n'a pas de maison à lui fournir, donc il lui paie une indemnité de logement. A Prince-Albert, il avait droit à l'éclairage, au chauffage et aux rations. Le Gouvernement ne peut pas les lui fournir, donc il doit lui donner une certaine somme d'argent en compensation.

Le montant des allocations varie avec les différentes parties du pays. Au Yukon, il est plus élevé que partout ailleurs, et là où le Gouvernement a des entrepôts et des casernes, on ne paie pas d'allocation. A Lethbridge et à Edmonton, par exemple, on ne paie pas d'allocation parce qu'il y a des casernes et que les rations sont fournies; mais quand des hommes sont envoyés dans une ville comme Ottawa où le Gouvernement ne possède ni caserne, ni entrepôt, on doit leur fournir les moyens de vivre de la même manière et d'avoir le même confort dont ils jouissaient dans l'endroit d'où ils viennent.

Que le montant total payé à ces hommes soit représenté par un seul chiffre sous le titre d'appointements ou qu'il paraisse sous les deux titres de traitement et d'allocations, je ne crois pas que le pays ou tout homme intelligent puisse y trouver une différence sérieuse. Les hommes de la gendarmerie à cheval y verront une différence énorme parce que les appointements sont fixes suivant le grade. Les conditions ne doivent pas être changées.

C'est à ce point de vue que doivent se placer les honorables sénateurs et ceux qui lisent le rapport de l'Auditeur général; ils doivent se servir de l'intelligence que Dieu leur a donnée pour comprendre les chiffres qui y sont inscrits. Je crois devoir répondre à quelques-unes des remarques de mon honorable ami. L'honorable sénateur a fait une ou deux déclarations qui ne sont pas exactes et je crois qu'il a parlé un peu à l'aventure. Je suis obligé de lui dire qu'il a traité ces questions sans être au courant des faits. Il a parlé d'un personnel civil à Ottawa. Je n'ai pas très bien saisi les chiffres cités par mon honorable ami. Le personnel civil est composé en grande partie de filles et femmes stéographes, commis-classeurs et autres commis du même genre employés aux bureaux

des quartiers généraux. Il établit un parallèle. Il dit que la gendarmerie à cheval comprend 1,100 hommes, c'est-à-dire environ l'effectif d'un bataillon, et qu'un bataillon est administré par un adjudant et quelques commis. Il y a toute la différence du monde entre un bataillon dans les casernes ou en campement (un bataillon de soldats, remarquez bien, et non pas de gendarmes) et un corps de 1,100 hommes disséminés d'un océan à l'autre et du sud jusqu'au pôle nord, pour ainsi dire, en petits groupes de un à douze hommes. Mon honorable ami pense que ce personnel ne fait pas le travail spécial assigné à la gendarmerie à cheval, et il l'assimile à l'administration d'un bataillon de soldats ordinaires. Naturellement, une partie de leur travail consiste à expédier l'équipement et des provisions dans toutes les parties du Canada, très souvent se servant de traîneaux à chiens ou de bateaux, par des routes impraticables et à des saisons fixes de l'année. C'est un travail très dur et qui est fait par une faible fraction des 170 hommes composant le personnel en question.

Quelle est donc la tâche de ce personnel? Il a la direction des enquêtes criminelles, comprenant tout le mode pour établir l'identité (par les empreintes des doigts), il est aussi chargé de voir à l'application des lois concernant les drogues et narcotiques; tout le service secret du Canada est entre ses mains. Et cependant, mon honorable ami vient nous dire que le personnel est trop nombreux. Je lui conseille de visiter l'édifice où ces employés sont logés et il s'apercevra qu'il n'y a rien de pire à Ottawa. Il verra ce personnel avec ses multiples et précieux dossiers accumulés depuis cinquante ans, son organisation concernant l'identité par les empreintes des doigts, et son mode d'identification criminelle; le tout, enfermé dans un endroit exposé à l'incendie et partant susceptible de disparaître en quelques instants. La ventilation de cet édifice est tellement défectueuse qu'un bon nombre d'employés y contractent des maladies. Cependant dans cet édifice il se fait un grand travail, exécuté par une personne héroïque et qui coûte le moins possible au pays. On y fait de grands efforts et l'on obtient les meilleurs résultats.

Maintenant, quant aux améliorations suggérées par mon honorable ami dans le but de protéger plus efficacement les édifices publics (telle par exemple sa proposition de faire protéger l'Hôtel des monnaies et autres édifices par la gendarmerie à cheval), c'est une idée nouvelle et dont on n'a jamais entendu parler.

L'honorable M. BRADBURY: Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. GRIESBACH: Qu'a dit l'honorable sénateur?

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur devrait le savoir puisqu'il a pris des notes. S'il avait écouté, il serait au courant de ce que j'ai dit. Il prétendait tout à l'heure que j'avais parlé sur certaines questions sans être au courant des faits; je n'userai pas de représailles. J'ai dit qu'une escorte montée serait préférable à un certain nombre d'hommes dans un automobile, lorsqu'il s'agit de transporter de l'or de l'Hôtel des monnaies aux édifices du Parlement.

L'honorable M. GRIESBACH: Peu importe. Le point est celui-ci: Mon honorable ami a entrepris de rendre service aux hauts salariés de la gendarmerie à cheval en leur indiquant comment faire un travail dont ils ont la charge depuis cinquante ans. Il suggère que l'or, lorsqu'il est transporté d'un endroit à un autre, devrait être protégé par une garde à cheval et non par des hommes en automobiles. C'est une question de procédure de police. Je ne puis exprimer une opinion sur ce sujet et je doute fort que l'opinion de mon honorable ami ait plus de valeur que celle des hommes chargés de faire le travail.

Je résumerai toute l'histoire en répétant que mon honorable ami a cherché, (je crois), à attirer l'attention de la Chambre sur les salaires et allocations en se livrant à des interprétations personnelles, plutôt qu'à se plaindre d'une méthode de comptabilité qui est aussi vieille que l'organisation de la gendarmerie à cheval ou de tout autre corps militaire et qui, étant donné les circonstances, existera probablement jusqu'à la fin des temps.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, j'avoue qu'il m'était difficile de fournir à mon honorable ami une réponse du Gouvernement à son interpellation, parce que j'ignorais l'étendue du sujet qu'il voulait discuter. Je suis convaincu que le ministère de la Justice, dont relève la gendarmerie à cheval, lira les remarques de l'honorable sénateur même si je n'en transmets pas une copie à ce ministère.

Je désire faire remarquer simplement qu'il n'est peut-être pas à propos de faire insérer au Hansard, le contenu du document que j'ai présenté à la Chambre. Je m'explique: Nous avons actuellement un comité du Service civil qui tient ses séances et devant lequel vont se présenter les chefs de tous les ministères ou branches du service public. Mon honorable ami, faisant partie de ce comité, aura l'occasion de se renseigner sur les raisons pour lesquelles la méthode de comptabilité dont il parle, a

été suivie depuis l'organisation de la gendarmerie à cheval. Si le comité suggère quelques améliorations, elles seront étudiées en temps et lieu par le Sénat. Si, sur les instances de mon honorable ami, ce rapport était publié maintenant, on pourrait nous accuser de partialité en choisissant un certain groupe en particulier. Au contraire, si l'honorable sénateur attend que le chef de cette division et le sous-ministre aient fait leurs déclarations, il en arrivera peut-être à la conclusion que les méthodes employées sont parfaitement régulières et conformes aux conditions des contrats passés individuellement avec le Gouvernement.

L'honorable M. BRADBURY: Honorables messieurs, je ne discuterai pas cette question davantage. Je croyais qu'il serait utile d'insérer au Hansard les allocations produites. Je désapprouve particulièrement la manière dont les articles sont publiés dans le rapport de l'Auditeur général. J'ai toujours compris que ce rapport était publié afin de permettre à tout individu, ayant des connaissances ordinaires, de se rendre compte de ce que coûte au pays les différentes branches du service public. Je défie, je ne dirai pas tout homme, mais tout homme d'intelligence ordinaire, de dire avec certitude, après avoir examiné ce rapport, ce que touche en salaire et allocations, l'un quelconque des hommes auxquels je fais allusion. Il y trouvera le montant des appointements, mais les allocations sont dispersées un peu partout, et il est très difficile à un homme n'ayant que des connaissances ordinaires, d'en fixer le montant exact. Je répète que cette méthode de paiement est contraire à l'intérêt public parce qu'il ne peut pas se rendre compte comment l'argent est dépensé.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que mon honorable ami s'est bien fait comprendre. Je puis dire que sauf dans la gendarmerie royale canadienne à cheval et la milice du Canada, le Gouvernement n'encourage pas la méthode qui consiste à payer plusieurs salaires aux fonctionnaires du service public. Il a clairement exprimé le désir que tous les montants payés à un fonctionnaire, soient réunis pour ne former qu'un salaire. Il est possible que l'on ne puisse appliquer cette méthode à la milice et à la gendarmerie à cheval. Pour faire suite au désir de mon honorable ami, tendant à réunir en un seul article, toutes les sommes reçues du Gouvernement par chacun de ces hommes je suggère qu'il obtienne du comité du Service civil, la certitude que la règle générale ne s'applique pas à ces divisions spéciales du service.

L'hon. M. DANDURAND.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Puis-je demander à mon honorable ami si le rapport dont il est question a été fourni en réponse à une demande de production de documents?

L'honorable M. BRADBURY: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je ne sais pas quelle a été la coutume suivie par le Sénat, mais à la Chambre des Communes, les documents produits pour être l'objet d'une discussion ou pour fournir des renseignements à la Chambre, ne sont jamais publiés au Hansard. Je comprends très bien qu'en agissant autrement, le Hansard deviendrait infiniment plus volumineux qu'il est actuellement. Un document peut être très court, et nécessiter une page additionnelle seulement, mais un autre peut contenir 20, 30 ou 40 pages. Les documents ainsi produits par le Gouvernement, sont remis, je crois, au comité des publications, qui décide si le document doit ou ne doit pas être publié. Pour ma part, je préférerais que le document qui doit être publié, le soit sous une forme accessible à tous les intéressés plutôt que de l'insérer dans le Hansard du Sénat ou de la Chambre des communes. Je crois que si nous entreprenions d'insérer un rapport au Hansard, le précédent établi nous entraînerait loin, car nous ne pourrions plus refuser par la suite de les faire insérer, et le Hansard deviendrait trop chargé et sa publication serait trop onéreuse.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne dirai que peu de mots sur la question qui nous occupe. Je n'approuve pas l'impression et la publication de ce rapport concernant le Service Civil parce qu'il ne montre qu'un aspect de la question. Il me semble que ce serait commettre une injustice envers le Service et le public que d'exposer un seul côté de la médaille. Nous avons (comme l'a déclaré mon honorable collègue de droite, l'honorable M. Dandurand), un comité institué par cette Chambre pour étudier la question sous toutes ses faces, et jusqu'à ce que le comité ait fait son rapport, il n'est pas à propos de publier des déclarations qui ne permettent pas de juger la question convenablement. Pour cette raison, je crois que la Chambre doit rejeter la requête de mon honorable ami, (l'honorable M. Bradbury). La coutume est la même au Sénat qu'à la Chambre des Communes et je crois que le Comité des Impressions ne permettra pas l'impression du document en question sans en avoir reçu l'ordre spécial de cette Chambre.

L'honorable M. BRADBURY: Honorables messieurs, en raison de l'attitude de la Chambre relativement à la publication du rapport dont j'ai fait mention, je n'insisterai pas pour qu'il soit inséré au Hansard. Toutefois, je désire faire remarquer à mon honorable ami d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt), que je n'ai rien dit qui soit de nature à jeter du discrédit sur le Service Civil. J'ai parlé de la méthode employée pour la tenue des comptes, et j'ai dit que je ne l'approuvais pas. Un comité est chargé de l'étude de ces questions, et j'espère en obtenir des renseignements satisfaisants.

L'honorable PRESIDENT: Je comprends que la Chambre désire que ce document ne soit pas inséré au Hansard.

COMMISSION D'ENQUETE SUR L'EXPLOITATION HOUILLERE DU CAP-BRETON

INTERPELLATION

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. Quelle rétribution quotidienne (a) pour services, (b) pour allocations, a touchée chaque membre de la Commission royale chargée de faire enquête sur les conditions industrielles dans les régions d'exploitation houillère du Cap-Breton, sous la présidence du docteur J. W. Robertson, en 1923-24?
2. Pour combien de jours et entre quelles dates chaque membre de la Commission a-t-il été rétribué?
3. Quels montants ont été payés à chaque membre de la Commission (a) pour services, (b) pour allocations?
4. Ces paiements sont-ils les derniers qui doivent être faits aux membres de la Commission? S'il reste encore des comptes à leur payer, quel montant chaque membre doit-il recevoir?
5. Quel est le montant total payé à d'autres personnes pour services de secrétaires et autres, relativement aux travaux de la Commission?
6. Combien la Commission coûtera-t-elle au pays?
7. Quels étaient l'objet et l'étendue de l'enquête que ladite Commission devait mener, aux termes de l'arrêté ministériel, ou des instructions autorisant la Commission?
8. A quelle date le gouvernement a-t-il reçu le rapport de la Commission?
9. Quelles mesures le gouvernement a-t-il prises pour donner suite aux recommandations de la Commission?

L'honorable M. DANDURAND:

1.

	(a) Pour services.	(b) Pour frais de subsistance.
Dr. Jas. W. Robertson..	$ 35	$ 12
J. J. Johnston.....	25	12
Fred Bancroft.....	25	12

2. Dr. Jas. W. Robertson — 95 journées de travail; frais de subsistance, 46 jours; du 16 octobre 1923 au 9 février 1924.

J. J. Johnston — 84 journées de travail; frais de subsistance, 96 jours; du 15 octobre 1923 au 11 février 1924.

Fred Bancroft—journées d'ouvrage, 81; frais de subsistance, 94 jours; du 16 octobre 1923 au 10 février 1924.

3.

	Pour services.	Pour frais de subsistance.
Dr. Jas. W. Robertson...	$ 3,325	$ 552
J. J. Johnston.....	2,100	1,152
Fred Bancroft.....	2,025	1,128

4. Oui.

5. $4,637.93.

6. $14,919.93.

7. L'arrêté du Conseil, en date du 22 septembre 1923, pour l'institution d'une commission, fut basé sur un rapport du premier ministre, établissant l'évidence d'un certain malaise qui se renouvelait parmi les ouvriers des aciéries de Sydney, N.-E., et qui créait des conditions nécessitant l'intervention de la milice active pour venir en aide aux autorités civiles, et l'obligation de la laisser séjourner assez longtemps dans la région concernée. Le rapport contenait de plus la recommandation d'éviter autant que possible, la répétition des événements qui avaient lieu, et dans ce but et dans l'intérêt public, d'instituer une enquête sur les causes de ce malaise industriel et les circonstances qui avaient nécessité l'intervention et le séjour de la milice dans cette région, pour venir en aide au pouvoir civil.

8. Neuf février 1924.

9. Tel qu'annoncé dans le discours du Trône, le Parlement sera saisi en temps et lieu d'une législation tendant à modifier la Loi de la milice en ce qui concerne l'appel des troupes pour venir en aide au pouvoir civil.

CONSTRUCTION DE LIGNES SUR LE PACIFIQUE-CANADIEN

INTERPELLATION

L'honorable M. CASGRAIN demande au gouvernement:

1. Combien de milles de chemin de fer le Pacifique-Canadien a-t-il construit en 1920, et sont actuellement en service?
2. Combien en 1921?
3. Combien en 1922?
4. Combien en 1923?
5. Si des lignes ont été établies, dans quelle province l'ont-elles été?
6. S'il en a été établi, le Pacifique-Canadien a-t-il reçu une subvention pour l'établissement de ces lignes et, dans l'affirmative, quel montant pour chaque ligne?

L'honorable M. DANDURAND:

	Milles.
1. 1920.	
Colombie-Britannique	13.7
2. 1921.	
Manitoba	6.6
Alberta	35.5
	42.1
3. 1922.	
Québec	4.4
Manitoba	19.7
Saskatchewan	49.5
Alberta	47.5
Colombie-Britannique	2.4
	123.5
4. 1923.	
Québec	66.7
Saskatchewan	86.5
Colombie-Britannique	16.6
	169.8

5. Voir réponses 1, 2, 3 et 4.
6. Non.

L'honorable M. CASGRAIN: Avec la permission de la Chambre, je ferai remarquer que ces chiffres ne s'accordent pas avec ceux qui figurent au rapport du Pacifique-Canadien pour l'année 1923. D'après ce rapport, la compagnie aurait posé 347 milles de rails.

L'honorable M. DANDURAND: Ces réponses ont été préparées par le Bureau des Statistiques du Dominion.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quelle en est la date?

L'honorable M. DANDURAND: Je les ai reçus le 12 mai.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ces statistiques se rapportent à quelle année?

L'honorable M. DANDURAND: Selon toute apparence, elles se rapportent aux années 1921, 1922 et 1923. Je puis en faire vérifier l'exactitude.

HOMARDERIE CAPE TRAVERSE

MOTION POUR PRODUCTION DE DOCUMENTS

L'honorable M. MURPHY propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un copie de toutes les requêtes, lettres, dépêches et pièces en la possession du ministère des Travaux publics, ou du ministère de la Marine et des Pêcheries, et qui se rapportent à l'enlèvement d'une homarderie construite par Edward McPherson, et dont une partie se trouve aujourd'hui sur le quai du gouvernement à Cape Traverse, comté de Prince, Ile du Prince-Edouard, et qu'il demandera si le gouvernement a ordonné d'enlever la construction susdite érigée sur la propriété du gouvernement.

La motion est adoptée.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIEME LECTURE

Bill F3, intitulé: Loi pour faire droit à Nora Pearce. — L'honorable M. Bennett.

Bill G3, intitulé: Loi pour faire droit à Albert Francis Ray. — L'honorable W. B. Ross.

Bill H3, intitulé: Loi pour faire droit à Irene Mildred Jeffrey. — L'honorable M. Blain.

Bill I3, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Mitchell. — L'honorable M. Green.

BILLS D'INTERET PRIVE

DEUXIEME LECTURE

Bill E3, intitulé: Loi concernant la compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie James. — L'honorable M. Gordon.

Bill J3, intitulé: Loi modifiant la loi constituant en corporation "The Board of the Presbyterian College, Halifax". — L'honorable M. Stanfield.

DIMINUTION DU NOMBRE DE SENATEURS

CONTINUATION DU DEBAT

Le Sénat reprend le débat, ajourné le premier mai, sur la motion de l'honorable M. Turriff:

1. Que de l'avis du Sénat, il est judicieux, dans l'intérêt de l'économie et de la bonne administration, de diminuer d'un tiers le nombre des sénateurs, et de le ramener de quatre-vingt-seize à soixante-quatre.

2. Que cette diminution devrait être effectuée en ne remplissant pas les vacances qui pourront se produire parmi les sénateurs représentant une province jusqu'à ce que le nombre des sénateurs de cette province soit réduit d'un tiers, sauf dans la représentation sénatoriale de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour la diminution de laquelle il faudra établir une répartition exceptionnelle.

3. Que, lors de la nomination d'un sénateur sous le régime de la représentation réduite, il sera stipulé que les sénateurs prendront automatiquement leur retraite quand ils auront atteint l'âge de....ans.

L'honorable F. B. BLACK: Honorables messieurs, je n'ai pas l'intention de discuter longuement cette question; d'ailleurs, elle a été remise si souvent que mes idées ont eu le temps de se dissiper.

J'ai en main, trois journaux, publiés dans trois régions différentes du Canada et contenant des articles écrits par des gens indépendants, qui ne sont pas des hommes politiques, qui parlent dans des assemblées n'ayant aucun but politique et qui expriment tous les trois, les mêmes sentiments ou à peu près. Je vais lire un de ces articles afin de faire comprendre

ce que je veux dire. Ce passage est la reproduction d'un article paru dans un journal publié à London, Ontario, le 2 mai, et est tiré d'un discours prononcé par M. W. F. Morgan-Dean, devant le "Kiwanis Club" Voici, en partie, ce qu'il dit:

> Le Canada est le seul pays anglo-saxon du monde où la taxe atteint encore le taux maximum et où la dette nationale n'a pas encore été matériellement réduite.
>
> Le Canada est le pays du globe qui pèche le plus par excès d'administration. Le montant des traitements payés à Ottawa, l'année dernière aux sénateurs, ministres, présidents des deux Chambres et députés, s'élève à plus de $1,585.000 et le total des salaires payés en 1923 aux 39,200 fonctionnaires du service civil, dépasse $50,000,000. Le coût de l'administration des affaires publiques au Canada, suffirait à un pays cinq fois plus peuplé.

Il m'a paru très étrange, que dans trois régions du Canada, distantes l'une de l'autre de 500 milles et 1,200 milles respectivement, trois individus, parlant durant la même soirée et n'ayant aucune affiliation politique, autant qu'on en peut juger, expriment à peu près les mêmes sentiments. Cette coïncidence m'a convaincu, et doit convaincre tout le monde, que le peuple du Canada, aujourd'hui veut absolument que l'on fasse des économies. Je constate que ce sentiment est exprimé dans tous les journaux, dans toutes les conversations; je le constate partout: en chemin de fer, dans les magasins et dans les clubs. On réclame l'économie à grands cris et constamment. Le premier article de la motion présentée par l'honorable M. Turriff se lit comme suit:

> Que de l'avis du Sénat, il est judicieux, dans l'intérêt de l'économie et de la bonne administration, de diminuer d'un tiers le nombre des sénateurs et de le ramener de quatre-vingt-seize à soixante-quatre.

Cet article fait ressortir deux choses: l'économie et une bonne administration. En ce qui concerne l'économie, la réforme suggérée est quelque peu ambiguë et incomplète. Je prétends que toute question impliquant un changement de cette nature ou tendant à modifier les statuts de cette Chambre, devrait émaner du gouvernement et s'appliquer également à la Chambre des Communes. Il y a trop peu de temps que j'ai l'honneur de faire partie de cette Chambre pour entreprendre d'en protéger la réputation. D'ailleurs je n'y vois aucune nécessité, car si on lit l'histoire du Canada depuis la Confédération, on y trouve amplement la justification de l'existence du Sénat ainsi que l'exposé de sa valeur et la preuve qu'il est absolument nécessaire au pays.

En ce qui touche la question d'économie, je suis toujours prêt à appuyer toute proposition tendant à diminuer les dépenses sans nuire à la bonne administration. Je dois ajouter toutefois que la suggestion contenue dans cette motion résulterait en une si faible économie, qu'elle est de peu d'intérêt pour cette Chambre et pour le pays en général. A l'ouverture de la présente session et aussi quelque temps auparavant, le gouvernement et ses partisans, ont beaucoup parlé d'économie. Les journaux ont annoncé que les salaires allaient être réduits, le personnel diminué, les fonctionnaires inutiles congédiés et les dépenses publiques réduites au minimum. En un mot, qu'une ère d'économie réelle allait être inaugurée par le gouvernement au pouvoir. Le Parlement s'est assemblé. et pendant quelques jours, l'air a été rempli de ces promesses alléchantes. Mais depuis quelques semaines, les rumeurs ont cessé de circuler et le gouvernement ainsi que ses partisans, semblent les avoir complètement oubliées.

L'atmosphère d'Ottawa ne semble pas être favorable à ceux qui veulent pratiquer l'économie. La population de la ville est composée en majeure partie de fonctionnaires du Service public; les marchands comptent sur les salaires des employés pour activer leur commerce et les journaux dépendent des commerçants par les annonces. Il s'ensuit naturellement que la presse et le public d'Ottawa sont fortement opposés à toute idée de réforme entraînant la diminution du nombre d'employés publics résidant en cette ville. Ce sentiment est si prononcé qu'on a lieu de s'étonner que le gouvernement et les législateurs n'en subissent pas les effets.

Mais le sentiment exprimé par les journaux d'Ottawa, (sentiment partagé par la population de cette ville), n'est pas celui du pays en général. Jamais dans l'histoire du Canada, la demande d'économie réelle n'a été plus pressante. Jamais il n'a été aussi facile pour un gouvernement de refuser des dépenses publiques pour les quais, bureaux de poste, bureaux des douanes et autres entreprises. Jamais un gouvernement n'a eu de meilleure occasion de conserver les ressources du pays sans encourir les reproches du peuple. Pourquoi? Parce que le peuple a appris par expérience ce que signifient la dette publique et les charges d'intérêts annuels. Il est écrasé par les impôts directs et indirects qu'il doit payer; à tel point que le commerce est presque nul et que les terres et les bureaux sont abandonnés.

Je profite de cette occasion pour suggérer à l'honorable sénateur qui a proposé cette motion, ainsi qu'au leader de cette Chambre, certaines réformes par lesquelles des sommes très importantes pourraient être économisées. Je vais appuyer ma déclaration par les quelques chiffres que je vous lirai. Il est vrai que ces chiffres ont été placés devant le public et

devant cette Chambre, de différentes manières. Il y a environ six mois, parlant à une assemblée dans le Nouveau-Brunswick, j'ai eu l'occasion d'attaquer cette question avant que la presse et le public n'en aient parlé comme ils l'ont fait depuis quelque temps. Je désire répéter ici, sous ma propre responsabilité, ce que j'ai dit avant d'être promu au Sénat.

L'économie, comme la charité, doit commencer chez soi. Si nous avons l'intention de diminuer les salaires des employés du Service public et autres fonctionnaires du gouvernement, il me semble qu'il serait logique de commencer au haut de l'échelle. On a déclaré, au Sénat et à la Chambre des Communes, que le pays était administré par un personnel trop nombreux; que nous avions trop de ministres. Je suis de cet avis, et le pays en général, est sous la même impression. On admet qu'avec 13 portefeuilles au lieu de 18, on peut administrer les affaires du Dominion, obtenir rapidement d'aussi bons résultats, et faire des économies.

L'honorable M. DANDURAND: Avons-nous actuellement 18 ministres?

L'honorable M. BLACK: Nous avons dix-huit ministères. Nous pourrions facilement réduire le nombre à treize. En supprimant cinq ministres de la Couronne, les treize autres auraient assez de travail pour se tenir occupés et nous réaliserions des économies sérieuses. Cinq portefeuilles à $10,000 chacun, signifient un montant de $50,000, et nous éliminons cinq ministères. Supposez maintenant que nous n'en supprimions que trois. L'année dernière, le ministère du secrétariat d'Etat a coûté au pays $203,000. Tout homme raisonnable conviendra que la position de secrétaire d'Etat n'est pas absolument nécessaire à la bonne administration du pays. Prenez maintenant le cas du Procureur Général. Quel travail a-t-il réellement à faire? Personnellement, je n'ai encore rencontré personne qui puisse me donner une raison plausible à l'existence de ce département dans le gouvernement du Canada.

L'honorable W. B. ROSS: Il fait sortir les prisonnier du pénitencier.

L'honorable M. CASGRAIN: Il donne aux forçats des billets de libération.

L'honorable M. BLACK: C'est un département qui se montre généreux en certains cas, mais il a coûté $100,000 au pays l'année dernière. Enfin, nous avons le ministère des Chemins de fer et Canaux. Avant l'institution de la Commission des chemins de fer, ce ministère était un des plus importants et des plus nécessaires au gouvernement; mais aujourd'hui, il n'est plus qu'une figure, et il pourrait facilement être absorbé par un autre ministère. Il a coûté $205,000 au Dominion, l'année dernière. En somme, la suppression de ces trois ministères permettrait de réaliser une économie de $508,000. Les deux autres ministères pourraient peut-être être supprimés également ou sinon, maintenus à meilleur marché. Viennent ensuite les traitements des ministres et les indemnités payées aux sénateurs et députés. Je ne veux pas dire que les députés ou les sénateurs sont trop payés, car je ne le crois pas. J'ajouterai même qu'ils reçoivent moins, je crois, que les membres des législatures provinciales, en proportion du temps qu'ils donnent et du travail qu'ils font. Néanmoins, si nous voulons agir en toute sincérité et donner l'exemple en prouvant au peuple du Canada que l'économie est absolument nécessaire, je crois que la meilleure chose à faire est de commencer par réduire le montant de nos propres indemnités. Je propose que l'on diminue de 20 p. 100 les appointements de tous nos ministres. Supposons que nous réduisions le nombre à 13. Une diminution de 20 p. 100 représenterait $2,000 chacun soit un total de $26,000. Maintenant, nous avons 235 députés à la Chambre des Communes; en leur appliquant le même remède, nous économiserions $188,000 par année; et dans cette Chambre $76,000.

L'honorable M. DANDURAND: A combien de membres, l'honorable monsieur réduirait-il la Chambre des Communes?

L'honorable M. BLACK: Je n'en réduirais pas le nombre du tout. Je me contenterais de réduire l'indemnité de 20 p. 100. Nous avons écouté un très intéressant discours de l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross), au cours duquel il a émis l'opinion,—très juste, je crois—que les juges de ce pays sont payés beaucoup plus que les conditions financières le permettent. Je suis de son avis. En appliquant aux juges la réduction dont je parlais tout à l'heure, nous ferions une autre économie de $400,000 par année.

Il y a encore un autre moyen de diminuer beaucoup nos dépenses et je le recommande très fortement au leader du gouvernement dans cette Chambre. L'année dernière, nous avons payé $678,000 en loyers seulement, entretien non compris, dans la ville d'Ottawa; si le nombre des fonctionnaires du Service administratif était porté à ce qu'il était en 1914-15, la première année de la guerre, la presque totalité des édifices que nous louons actuellement dans la ville d'Ottawa, deviendrait inutile. Je

ne vois pas de raison qui empêche de réduire d'au moins $500,000, la somme de $678,000, que nous payons en loyer chaque année. Il suffirait, pour atteindre ce but, de pratiquer une économie raisonnable, d'utiliser judicieusement l'espace occupé par les différents bureaux, d'employer les édifices appartenant actuellement au gouvernement et de supprimer les loyers inutiles. Passons maintenant à la question des édifices loués par le gouvernement dans les villes de Montréal, Toronto, St-John, Halifax, Winnipeg, Vancouver et autres endroits de moindre importance dans le Dominion. Certains de ces édifices sont utilisés, mais les autres ne le sont pas. Les édifices appartenant au gouvernement, ne sont utilisés qu'en partie. Une enquête sérieuse à ce sujet, permettrait d'économiser encore $500,000. Somme toute, le peuple du Canada pourrait économiser $1,000,000 dans le loyer de ces édifices en suivant les méthodes ordinaires d'affaires. Il ne faut pas rendre le gouvernement actuel responsable de cet état de choses dont il a plutôt hérité des autres gouvernements. L'heure est trop avancée pour que j'attaque la question du Service public, mais je dirai toutefois que nous pourrions économiser un peu plus que $15,000,000, si le personnel était réduit au nombre de fonctionnaires que l'on employait en 1914-15. La différence est beaucoup plus considérable que cela si l'on ne considère que les chiffres inscrits aux Livres Bleus, mais en tenant compte de l'augmentation du coût de la vie et de l'échelle plus élevée des salaires, on arrive encore à la conclusion qu'il y aurait une économie de $15,000,000.

Les chiffres que je vous ai donnés forment déjà le joli montant de $17,248,000.

Parlons maintenant des chemins de fer Nationaux Canadiens, autre champ d'action, très fertile, où l'on peut pratiquer l'économie. Les documents produits il y a quelques jours nous apprennent que l'année dernière les chemins de fer Nationaux Canadiens employaient 99,520 personnes Le montant total des salaires était $140,515,907; et la paie moyenne d'un employé de chemin de fer était $1,510. Cette moyenne n'est pas très élevée, ce qui prouve que certaines personnes touchent beaucoup trop, tandis que l'employé ordinaire reçoit le juste nécessaire. Je propose que le leader du gouvernement dans cette Chambre suggère à ses collègues d'appliquer aux employés de ces chemins de fer, qui reçoivent plus de $3,000, la réduction de 20 pour 100 que je proposais en parlant des appointements des ministres, des sénateurs et des députés. Ces chemins de fer font partie des services publics. En adoptant ma proposition, vous économisez encore au pays plus de $15,000,000.

Ajoutez ce $15,000,000 au $17,248,000 que nous avions tout à l'heure et vous avez la somme considérable de $32,248,000. Voilà un chiffre qui portera certainement le peuple à croire que le gouvernement est réellement décidé à faire des économies et qu'on peut espérer voir la fin des lourds impôts qui nous écrasent. Le commerce prendrait un nouvel essor, car les hommes d'affaires auraient confiance qu'un jour ou l'autre ils pourraient développer leurs entreprises sans crainte de voir tous les bénéfices absorbés par les intérêts à payer sur une dette dont le capital augmente toujours.

Une autre proposition sera discutée plus tard dans cette Chambre. Parcourez le Budget, et si vous n'y trouvez pas $50,000,000 affectés à des dépenses absolument inutiles et n'ayant aucune raison d'être, c'est que vous n'êtes pas très versés en matière de finances ou que vous êtes trop crédules. Il fut un temps où nous n'avions que peu de dettes; c'était avant la guerre. A cette époque nous n'avions pas de lourds impôts à payer. Le pays pouvait alors se permettre des fantaisies, construire sans nécessité des quais et des bureaux de poste, et ériger des édifices majestueux pour les douanes, là où des constructions plus modestes auraient été suffisantes. Mais ce temps-là est passé, et si le gouvernement veut étudier sérieusement le Budget principal avant que le Budget supplémentaire soit présenté (car ce deuxième budget va sans aucun doute ajouter $30,000,000 ou $40,000,000 à nos dépenses) je suis certain qu'il pourra, sans difficulté, trouver le moyen d'économiser un autre $50,000,000. C'est au gouvernement fédéral qu'il appartient d'opérer ces économies, toutefois, honorables messieurs, si nous mettons tous l'épaule à la roue et aidons le gouvernement à diminuer les dépenses de $82,000,000 en un an, nous aurons convaincu le peuple du Canada du désir sincère que nous avons d'alléger l'énorme fardeau qui écrase les contribuables. Si les directeurs des chemins de fer nationaux canadiens réduisent les salaires de tous leurs employés, (ceux-ci ne s'y refuseront pas, lorsqu'ils constateront que le peuple veut économiser), le Pacifique-Canadien suivra l'exemple avec plaisir naturellement. Ces démonstrations d'économie auront une grande influence sur le peuple. Si, d'autre part, les membres des deux Chambres du Parlement réduisent leurs indemnités, il est facile de prévoir l'effet que ce bon mouvement produira sur les membres des législatures provinciales. Il en résultera qu'une économie de $4,000,000 viendra s'ajouter aux économies déjà mentionnées, que l'opinion publique sera si forte que personne ne pourra

y résister, et que les gouvernements provinciaux seront obligés de réduire leur personnel et de supprimer les dépenses inutiles. Dans ces conditions ce n'est pas $82,000,000 mais $100,000,000 que nous épargnerons annuellement aux contribuables du Canada. C'est, à ma connaissance, la première fois que le peuple de notre pays ressent le désir d'économiser. Il est vrai que nos législateurs ont approuvé les réductions en tout ce qui ne les touchait pas directement; mais aujourd'hui, ils ne sont plus aussi égoïstes et ils savent qu'en ne prenant pas leur part de sacrifices, ils commettraient un crime envers les contribuables du pays.

Je n'ai rien de plus à ajouter au sujet de la motion présentée par l'honorable représentant de l'Assiniboine, (l'honorable M. Turriff). Je comprends que je suis allé plus loin que lui dans la voie des réformes, mais je suis excusable, puisque dans sa motion il fait ressortir les questions d'économie et de bonne administration. Nous n'obtiendrons ces deux résultats qu'aux conditions suivantes: Réduction des frais généraux, abolition de la crèche politique, élimination des dépenses inutiles. Suivons l'exemple de l'homme d'affaires au Canada, qui, comprenant la situation actuelle, diminue ses frais généraux et personnels, supprime les automobiles inutiles et se limite au juste nécessaire jusqu'à ce que les conditions lui permettent de développer de nouveau son commerce. Toutes ces précautions sont encore plus nécessaires pour un gouvernement que pour une corporation privée, et le pays ne reviendra aux conditions normales que s'il est administré suivant la méthode employée par les hommes d'affaires compétents.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a proposé que les deux grandes compagnies de chemins de fer réduisent de 15 à 20 p. 100 les salaires dépassant $3,000. Je ne crois pas qu'il ait suggéré la même réduction pour le Service public.

L'honorable M. BLACK: J'ai dit qu'en remettant le Service public sur le même pied qu'en 1914-15, on économiserait $15,000,000. Je n'ai pas suggéré de réduction particulière parce que nous avons un comité de cette Chambre qui est chargé d'étudier cette question, et que je fais partie de ce comité.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose l'ajournement du débat.

Le débat est ajourné.

HEURE AVANCEE

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, la Chambre des Communes a-t-elle adopté l'heure avancée?

L'hon. M. BLACK.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, elle l'a adoptée.

L'honorable M. DANDURAND: La ville d'Ottawa ayant adopté l'heure avancée, je suppose que nous pouvons en faire autant.

L'honorable M. DANIEL: Nous avons déjà l'heure avancée.

L'honorable M. DANDURAND: Alors nous siégerons demain après-midi, à 3 heures, heure avancée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mercredi, 21 mai, 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL DE DIVORCE

PREMIERE LECTURE

L'honorable Monsieur Smith dépose le Bill Y3 intitulé "Loi pour faire droit à Evelyn Eira Awrey.

ALLOCATIONS AUX FONCTIONNAIRES PUBLIQUES

QUESTION DE PRIVILEGE

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'honorable M. MURPHY: Je soulève une question de privilège. Le *Journal* d'Ottawa publie, dans son édition de ce matin, l'entrefilet suivant, sous la rubrique: "On the Hill, day by day":

Vint ensuite le sénateur Murphy qui prétend que certains fonctionnaires du gouvernement vivent sur le même pied que les sénateurs et retirent des salaires aussi bien que des allocations.

Mes honorables collègues se rappellent qu'hier soir, un membre éminent de cette Chambre souleva une discussion au sujet du service administratif et de la milice. Cette discussion donna lieu à des attaques de l'autre côté de cette Chambre. Mes honorables collègues savent bien que je n'ai pris aucune part à ce débat, et je veux donner à chacun le mérite qui lui revient.

L'honorable M. BRADBURY: J'espère qu'un jour l'honorable sénateur accomplira quelque chose qui lui attirera du mérite.

L'honorable M. MURPHY: L'affaire n'est pas sérieuse, mais on me décerne des éloges dues à l'un de mes collègues et pour reconnaître son mérite, je crois qu'il n'est que juste que j'appelle l'attention du Sénat sur ce sujet.

LA LIGNE DE CHEMIN DE FER SUNNYBRAE-GUYSBOROUGH

INTERPELLATION

L'honorable M. TANNER: Je désire attirer l'attention de l'honorable leader du Sénat sur une demande de documents concernant la ligne de chemin de fer de Guysborough à Sunnybrae, qui est inscrite au Feuilleton depuis le 29 avril. Je veux bien patienter autant que possible et j'exonère volontiers mon honorable collègue de toute responsabilité quant au retard apporté, mais je tiens à lui faire remarquer—et je le prie de le signaler à qui de droit—que les questions sont basées sur un rapport officiel, cité au commencement de l'interpellation. Mon honorable collègue pourra le vérifier en lisant la citation. Pour moi, la situation est donc celle-ci: La personne ou les personnes ayant rédigé ce rapport officiel qui a été soumis au Parlement savaient-elles, oui ou non, ce qu'elles rapportaient. Dans l'affirmative, elles doivent être en état de répondre à mes questions et d'y répondre promptement: dans le cas contraire, elles n'auraient jamais dû faire le rapport.

Le sujet n'est pas nouveau. La ligne Guysborough-Sunnybrae est, à ma connaissance personnelle, en voie de construction depuis trente ou trente-cinq ans. Lorsque j'ai eu l'honneur d'être élu pour la première fois à la législature de la Nouvelle-Ecosse, en 1894, on a annoncé publiquement dans cette province qu'on était en train de construire la ligne; les journaux ministériels annoncèrent qu'elle était effectivement en voie de construction. A chaque élection subséquente—et j'ai pris part à plusieurs—on disait toujours que la ligne se construisait. Je sais personnellement que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a dépensé au moins $100,000 pour l'exploration des lieux et le tracé de la ligne. Je me rappelle avoir traversé la région de l'Eden, Sunnybrae, East River, St-Mary's à l'époque où les cultivateurs avaient de la peine à vaquer à leurs travaux à cause des jalons des arpenteurs. Je ne raconte pas ce que j'ai lu, mais bien ce que j'ai vu de mes propres yeux.

S'il s'agit d'une véritable voie ferrée avec traverses et rails, sur laquelle on veuille réellement faire circuler des trains, c'est très bien, qu'on le dise et je serai prêt à examiner le projet. Si, d'autre part, ce n'est qu'un projet en l'air pour des fins électorales, je tiens à le savoir. Dans neuf ou dix élections, j'ai eu à lutter contre une promesse de ce genre. Or, je veux savoir, aujourd'hui, ce qu'on entend faire, et je demande que ceux qui ont préparé ce rapport officiel pour le Parlement et qui prétendent connaître le fond de l'affaire, répondent aux quelques questions bien simples que j'ai posées. Voilà près d'un mois que j'attends cette réponse; j'estime que c'est assez. Je prie respectueusement le leader du Sénat de faire comprendre aux autorités du chemin de fer national qu'elles devraient fournir sans tarder le renseignement demandé.

L'honorable M. DANDURAND: Ce matin, en regardant la liste des interpellations, j'étais fier de voir qu'il n'en restait plus qu'une seule: celle de mon honorable collègue. J'ai téléphoné au département des Chemins de fer, dans l'espoir d'avoir une réponse que j'aurais pu communiquer à mon honorable collègue cet après-midi. J'avoue que je n'avais pas lu le contenu et que je n'étais pas très au courant de l'objet de l'interpellation, car l'honorable sénateur ne lit pas toujours ses avis assez haut pour que nous puissions les entendre de ce côté-ci. Je vois maintenant que cette question l'intéresse énormément et je vais essayer de nouveau d'obtenir une réponse.

L'honorable M. TANNER: Ce n'est point à mon honorable collègue que je fais des reproches, mais à ceux qui sont au courant ou non du projet.

LES INDEMNITES DE CHOMAGE A WINNIPEG

INTERPELLATION

L'honorable M. McMEANS: Le leader du gouvernement peut-il informer le Sénat si c'est l'intention du gouvernement de payer à la ville de Winnipeg ce qui lui revient relativement aux secours accordés aux chômeurs en 1922-23. Je crois comprendre que toutes les autres villes ont été payées.

L'honorable M. DANDURAND: Que mon honorable collègue veuille bien faire inscrire sa question au Feuilleton, afin que je possède quelques données.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est le bon moyen de retarder la réponse.

BILLS DE DIVORCE

TROISIEMES LECTURES

Bill F3, intitulé: Loi pour faire droit à Nort Pearce.—L'honorable M. Bennett.

Bill G3, intitulé: Loi pour faire droit à Albert Francis Ray.—L'honorable W. B. Ross.

Bill H3, intitulé: Loi pour faire droit à Irene Mildred Jeffrey.—L'honorable M. Blain.

Bill I3, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Mitchell.—L'honorable M. Green.

DEUXIEMES LECTURES

Bill K3, intitulé: Loi pour faire droit à Ruth Ethelind Jackes.—L'honorable C. V. White.

Bill L3, intitulé: Loi pour faire droit à Wilfrid John Mitchell.—L'honorable M. Haydon.

Bill M3, intitulé: Loi pour faire droit à Edward James Bentley.—L'honorable W. B. Ross.

Bill N3, intitulé: Loi pour faire droit à Elizabeth Sylvia Cameron.—L'honorable W. B. Ross.

Bill O3, intitulé: Loi pour faire droit à Wilhelmina Aird McKay.—L'honorable M. Blain.

BILL DES DIFFERENDS INDUSTRIELS

REMISE DE L'ETUDE EN COMITE

A l'article de l'Ordre du jour:

Comité de la Chambre entière sur (Bill 7), Loi modifiant la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907.—(L'honorable M. Dandurand).

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que le Sénat se forme en comité.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'honorable sénateur de Welland (et ex-ministre du Travail, l'honorable M. Robertson) qui s'intéresse beaucoup à ce projet de loi a été appelé aux Etats-Unis pour une affaire importante, et il m'a prié de demander au Sénat de vouloir bien remettre l'étude de ce bill au commencement de la semaine prochaine. Je suppose que mon honorable collègue n'y voit aucun inconvénient.

L'honorable M. DANDURAND: Remettons-la à mardi prochain.

(L'article est remis.)

BILL DES LIBERATIONS CONDITIONNELLES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable SMEATON WHITE propose la deuxième lecture du bill A2, intitulé: Loi modifiant la loi des libérations conditionnelles.

Il ajoute: Messieurs, en même temps que je propose la deuxième lecture de ce projet de loi, je voudrais faire consigner cette note sur la signification généralement donnée à l'expression anglaise: "Ticket-of-leave":

Cette expression a pris naissance à l'époque des transportations en Australie. Dans les prisons anglaises, on remettait un document ou sauf-conduit au forçat qui avait achevé le deuxième stade de sa peine, et qui était sur le point d'entrer dans le troisième et dernier stade, celui de la libération conditionnelle ou de demi-liberté, alors qu'il pouvait aller librement gagner sa vie comme citoyen plus ou moins indépendant de l'Etat. Le "ticket of license" était la preuve palpable du pardon, gagné par le travail et la conduite exemplaire en prison; il était révoqué si le porteur désobéissait ou négligeait de tenir compte des conditions indiquées sur le permis.

On remarquera qu'à l'époque où on a inauguré le système du "ticket-of-leave", le prisonnier devait d'abord accomplir les deux premières périodes de son emprisonnement et ce n'est qu'après la deuxième période qu'on pouvait lui accorder sa libération conditionnelle.

Le bill qui est actuellement devant nous a pour objet d'exiger, si possible, que le prisonnier purge au moins la moitié de sa peine avant de pouvoir être libérable conditionnellement. On prend apparemment de plus en plus l'habitude de libérer des prisonniers qui n'ont purgé qu'une très petite partie de leur peine. Le projet ne restreint d'aucune façon le droit qu'a la Couronne de gracier un prisonnier et de lui donner sa liberté quand il lui plaît. Mais il appert que les prisonniers sont libérés plutôt en vertu du système de libération conditionnelle que du droit de grâce.

Je propose la deuxième lecture du projet de loi.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur peut-il nous dire quand a été inauguré le système de libération conditionnelle?

L'honorable SMEATON WHITE: On l'a inauguré au moment où l'on colonisait l'Australie.

L'honorable M. CASGRAIN: Je veux dire au Canada.

L'honorable SMEATON WHITE: Je crois que la loi des libérations conditionnelles date de onze ou douze ans: elle est relativement récente.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai eu l'occasion de veiller à l'application de cette loi pendant trois mois, alors que le ministre de la Justice était absent et qu'il n'y avait pas de procureur général à Ottawa, de sorte que je sais un peu comment elle s'applique. Je dois dire que le département suit certaines règles directives pour accorder les libérations conditionnelles et il est vraiment rare que la libération soit accordée avant l'accomplissement de la moitié de l'emprisonnement.

Lorsque mon honorable collègue a déposé son projet de loi, j'ai demandé au département de la Justice de me donner son avis. Voici l'opinion très concise que le sous-ministre m'a adressée:

Au sujet du bill A2, intitulé: Loi modifiant la loi des libérations conditionnelles, le droit de grâce du gouverneur général est une prérogative qui est intégralement maintenue et l'objet de la Loi des libérations conditionnelles était de faire en sorte que les

forçats qui s'en montrent dignes puissent être libérés à l'essai et à certaines conditions à être prescrites pour la généralité ou pour chaque cas particulier, et aussi avec cette réserve que le permis est en tout temps révocable par le gouverneur général. De cette façon, le forçat est toujours surveillé et est susceptible d'avoir à purger le reste de sa peine. En même temps, on lui fournit l'occasion de se réhabiliter, s'il y est enclin. On a cru que l'intérêt du prisonnier serait mieux servi et la sécurité publique mieux assurée avec ce système de libération conditionnelle qu'en exerçant le droit de grâce qui ne permet pas de corriger une erreur toujours possible dans l'administration et de réincarcérer le gracié. Je crois qu'il serait incompatible avec les principes élémentaires de la justice de supprimer ou de restreindre le droit de grâce. On peut imaginer des cas où ce droit doit s'exercer immédiatement et cela a été fait même pour des peines capitales. Si l'expérience a démontré que la loi des libérations conditionnelles n'a pas donné de bons résultats, je suppose qu'il serait logique de l'abroger. Mais je ne vois pas d'après quel principe on puisse la déclarer inapplicable aux forçats qui n'ont pas purgé la moitié de leur peine. Suivant cette disposition-ci, un forçat, durant la première moitié de son emprisonnement pourrait profiter exclusivement du droit de grâce, et au cas où il serait gracié, la société serait privée de la protection que lui accorde la libération conditionnelle. J'estime que si la libération conditionnelle est acceptable pour la seconde moitié de la peine, elle l'est également pour la première; mais, naturellement, comme tout autre pouvoir discrétionnaire, il faut, quand on en use, tenir compte des faits et des circonstances.

Le Sénat est saisi de la question, J'hésiterais à voter pour la deuxième lecture, n'était-ce que le bill peut, lorsqu'il aura été lu une deuxième fois, être renvoyé à l'un de nos comités spéciaux, ce qui nous permettra d'entendre les fonctionnaires chargés d'appliquer la loi et d'obtenir de leur part des renseignements plus intimes qu'ils sont en état de nous fournir.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur a dit qu'il avait veillé à l'application de la loi pendant trois mois. Sait-il si l'on a renvoyé en prison des forçats libérés conditionnellement?

L'honorable M. DANDURAND: Oui. J'ai signé au moins trois révocations, peut-être même une demi-douzaine.

L'honorable M. CASGRAIN: Règle générale, ces gens-là qui sont libérés conditionnellement se conduisent aussi mal après qu'avant.

L'honorable M. McMEANS: Ils doivent se présenter une fois par semaine.

L'honorable M. CASGRAIN: Ils se présentent une fois par semaine ou par mois, suivant le cas, mais ils continuent quand même leurs méfaits pendant qu'ils sont libres.

L'honorable W. B. ROSS: Bien pis.

L'honorable M. CASGRAIN: Le point important, c'est de ne pas faire bénéficier le libéré qui est repris, de sa période de liberté. Un individu est condamné, disons à trois ans de prison. Il faut qu'il sache que s'il est libéré conditionnellement au cours de cette période et ensuite remis en prison, par suite de sa mauvaise conduite, il devra purger toute sa peine et ne bénéficiera pas du temps qu'il est resté libre.

L'honorable M. McMEANS: Je pense que la meilleure façon de procéder est celle qu'a suggérée le leader du Gouvernement. Il y a déjà deux amendements au code pénal qui ont été présentés au Sénat, lus une deuxième fois et renvoyés à un comité spécial. Personnellement, je serais très heureux de pouvoir me renseigner sur la façon dont cette loi des libérations conditionnelles est appliquée. Je connais moi-même le cas d'un individu qui a été condamné à cinq ans de pénitencier pour voies de fait sur une femme. Cela s'est passé avant la mise en vigueur de la loi des appels en matière criminelle. Un appel fut interjeté devant la Cour d'appel du Manitoba. Les cinq juges qui composent ce tribunal, après avoir examiné très minutieusement l'affaire, jugèrent que l'individu était coupable et refusèrent d'intervenir. Deux ou trois semaines après, l'individu en question se promenait librement dans les rues de Winnipeg. Un des juges de la Cour d'appel m'a dit qu'il avait écrit au département de la Justice, demandant les raisons pour lesquelles un homme qui avait été reconnu coupable et condamné, et dont la condamnation avait été confirmée ensuite par la Cour d'appel, se promenait maintenant librement dans la ville de Winnipeg.

L'honorable M. DANDURAND: A quelle époque était-ce?

L'honorable M. McMEANS: Il y a à peu près deux ou trois ans. Le département de la Justice répondit que c'était grave de mettre en doute les décisions de ce très auguste tribunal. C'est toute la réponse qu'il a pu obtenir.

D'après moi, une des plus grandes objections qu'on peut avoir à la méthode suivie, c'est que l'enquête est secrète; l'affaire s'arrange privément et l'influence peut jouer un rôle. Non pas que je veuille, un seul instant, accuser le département de la Justice, ni le gouvernement de se laisser influencer pour libérer un prisonnier. Mais je sais une chose, c'est que dernièrement, beaucoup de prisonniers ont été graciés et libérés conditionnellement et, personnellement, en ma qualité de membre du Sénat, je serais très heureux de voir étudier cette question en comité, afin de pouvoir avoir des renseignements précis des autorités du département de la Justice. C'est avec plaisir que je propose le renvoi du bill au même comité qui

s'occupe des autres questions, à condition, naturellement, que personne ne s'oppose à la deuxième lecture du projet de loi.

Le très hononorable sir GEORGE E. FOSTER: Puis-je poser une question à mon honorable collègue? Dans le cas qu'il a cité, la libération conditionnelle a-t-elle été accordée sans qu'on ait consulté le juge qui avait condamné l'individu?

L'honorable M. McMEANS: Je peux dire à mon honorable collègue qui était le juge. L'affaire a été portée en Cour d'appel, qui a confirmé le jugement; mais, peu de temps après, le prisonnier se promenait librement dans la ville de Winnipeg; je ne dirai pas un mois après, mais certainement moins de deux mois après. Le juge a écrit au département demandant pourquoi cet homme était libre...

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Ce qui voudrait dire que c'est la coutume.

L'honorable M. McMEANS: ...et on lui répondit—ce n'était pas sous le gouvernement actuel mais sous l'ancien gouvernement...

L'honorable M. DANDURAND: Peu importe.

L'honorable M. McMEANS: Oui, peu importe. La réponse disait qu'il était très extraordinaire, ou très exceptionnel de demander au département de la Justice de rendre compte de ses actes.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai eu l'occasion de voir des centaines de dossiers. Tous les jours, il y en a une quantité sur le pupitre du ministre chargé d'appliquer cette loi, parce que, si je comprends bien, tout prisonnier détenu dans une prison ou un pénitencier, qui n'a pas eu une mauvaise conduite, est autorisé à renouveler sa demande chaque année. J'ai vu les dossiers de prisonniers qui avaient demandé leur libération au département six, sept, huit et dix fois dans autant d'années. Je n'ai jamais vu un dossier qui ne contenait pas un rapport du juge ou du magistrat qui avait condamné l'individu ainsi que des détails de la part du directeur de la prison.

L'honorable M. McMEANS: Alors cela a dû être un cas tout à fait exceptionnel, mais c'est vrai.

L'honorable M. CASGRAIN: Il y a constamment des gens qui viennent à mon bureau, à Montréal, pour me demander de signer des demandes de libération conditionnelle. Nous recevons sans cesse des demandes de ce genre. Les avocats qui représentent les condamnés vous racontent une histoire lamentable, comme celle-ci par exemple: Cet homme gagnait le pain de la famille; sa femme meurt de faim et ses petits enfants ne peuvent pas aller à l'école, faute de ceci ou de cela. C'est dur de refuser sa signature et on signe, bien que le pays ait dépensé de l'argent pour mettre l'individu là où il est.

Il y a autre chose que je voudrais mentionner. L'honorable sénateur qui est à ma droite (l'honorable M. Dandurand) déclare que le ministre de la Justice s'occupe de ces demandes de libération. L'autre jour, j'ai été voir le ministre de la Justice à propos d'une affaire du même genre, et il m'a répondu qu'il n'avait rien à faire avec les libérations conditionnelles, que cela relevait du solliciteur général.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable collègue (l'honorable M. Dandurand), par ses remarques sur l'application de la loi, a créé l'impression qu'un des avantages de la libération conditionnelle était d'induire le prisonnier à se bien conduire, dans l'espoir de voir commuer sa peine. Ce que je voudrais savoir, c'est la méthode que le département emploie pour se renseigner sur la conduite des prisonniers? Est-ce le prisonnier lui-même qui doit prendre l'initiative ou bien le directeur de la prison rend-il compte systématiquement au département de la Justice? Il me semble que si on laisse au prisonnier lui-même le soin de demander une réduction de sa peine ou sa libération conditionnelle, c'est une bien mauvaise méthode à suivre. On peut faire jouer des influences politiques ou autres auprès de l'autorité qui a le droit d'accorder ces libérations conditionnelles. Un pareil système ne devrait pas exister et on ne saurait trop le condamner. Il faut un système qui s'applique équitablement à tous les prisonniers, afin que le forçat qui est seul au monde ou qui ne peut avoir recours à aucune influence, puisse faire signaler son cas à l'attention du ministre de la Justice, du solliciteur général ou quiconque est chargé d'appliquer la loi, au même titre que l'individu qui peut faire jouer toutes sortes d'influences, comme cela s'est déjà fait. On peut dire que les forçats qui réussissent à avoir l'appui de gens haut placés sont les seuls à profiter des avantages de cette loi. Cela ne devrait pas être et si le bill doit être renvoyé à un comité, je prierai mon honorable collègue de soumettre ces considérations au département de la Justice, en lui recommandant d'adopter un système applicable à tous les prisonniers et suivant lequel automatiquement la situation de chaque détenu, soit au pénitencier, soit en prison, serait examinée par le département au lieu de laisser

l'initiative des démarches à ceux qui sont capables de faire jouer les influences politiques ou autres.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Est-ce qu'on fait des rapports indiquant pour quelles raisons ces libérations sont accordées et est-ce que ces rapports sont conservés? Ne fait-on pas un rapport dans chaque cas, afin de pouvoir justifier plus tard la décision prise?

L'honorable M. DANDURAND: Non, de consentement unanime, ces choses-là ne viennent pas devant le Parlement.

En réponse à mon honorable collègue (l'honorable sir James Lougheed) je peux dire que pendant mon séjour au ministère, je n'ai vu aucun rapport général d'un directeur de prison sur la conduite des personnes détenues dans son établissement; mais j'ai souvent vu des demandes de libération conditionnelle faites par les prisonniers eux-mêmes ou des membres de leur famille. Je ne me rappelle pas avoir vu un seul rapport de directeur de prison, recommandant d'accorder une libération conditionnelle, lorsqu'elle n'avait pas été demandée.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Qu'on me pardonne si je réponds à cette dernière remarque. Il est fort probable qu'un grand nombre de détenus ignorent complètement l'existence de la loi.

L'honorable M. DANDURAND: C'est possible.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ils ne savent pas que cette loi existe. Les obligations de la loi des libérations conditionnelles ne doivent pas être imposées au directeur de la prison ni laissées à sa discrétion. Il devrait y avoir un système d'après lequel il serait obligé de faire rapport sur tous ses prisonniers au département de la Justice. Car, si on laissait l'initiative au directeur de la prison, il y a des prisonniers qui pourraient mourir après des années d'emprisonnement, sans avoir jamais été mis au courant des avantages qui auraient pu leur être accordés.

L'honorable M. DANDURAND: Je comprends ce que mon honorable collègue veut dire. Je voulais tout simplement lui citer les faits tels qu'ils se sont présentés à moi. Sa suggestion pourra très bien être discutée par le comité, alors que les fonctionnaires autorisés seront présents.

L'honorable M. McHUGH: Je suis un peu au courant de la façon dont sont accordées les libérations conditionnelles, car j'ai eu l'occasion de m'adresser au département de la Justice pour faire libérer des prisonniers. Or, j'estime que la méthode qu'il emploie est bien définie. On fait signer une pétition par les habitants de la localité où le crime a été commis, ou de la localité qu'habitait le prisonnier, et cette pétition est envoyée au ministre de la Justice. Ce dernier écrit au directeur de la prison où l'individu est détenu, lui demandant un rapport sur sa conduite depuis son incarcération. Le ministre demande également un rapport de la prison où l'intéressé était détenu avant son procès...

L'honorable M. DANDURAND: Et aussi du magistrat.

L'honorable M. McHUGH: Et le juge ou magistrat qui l'a condamné est prié de dire s'il y avait des circonstances non révélées au cours du procès ou des raisons qui lui fassent croire que le prisonnier mérite qu'on soit indulgent ou clément à son égard. C'est sur ces rapports que le gouvernement base sa décision. Et je crois que c'est une règle bien établie. Je n'ai jamais eu connaissance d'un cas où elle n'ait pas été suivie.

L'honorable M. BENNETT: Je pense qu'une enquête prouverait que beaucoup de prisonniers, sinon la majorité, sont libérés avant l'expiration de leur peine, si leur conduite a été exemplaire.

L'honorable M. McMEANS: On leur en remet le quart dans tous les cas.

L'honorable M. BENNETT: Mais tout cela dépend de leur conduite en prison. S'il en est ainsi, cela indique que les prisonniers ont été traités assez généreusement. Toutefois, je conviens avec le leader de l'opposition qu'il devrait y avoir un principe bien établi.

L'honorable M. McMEANS: Je demanderai au leader du gouvernement s'il peut nous expliquer la différence entre le droit de grâce et la libération conditionnelle. Si je comprends bien, à l'heure actuelle, le gouvernement, sans parler de la loi des libérations conditionnelles, peut gracier un forçat ou faire remise de sa peine. On le garde un jour ou deux et on le laisse aller sans condition. Admettant même que ce projet-ci serait adopté, un prisonnier ne serait pas obligé de purger la moitié de sa peine. Cela ne modifierait aucunement le droit que possède le gouvernement de le gracier le lendemain de sa condamnation

L'honorable M. DANDURAND: Certainement non.

L'hon. M. McMEANS: L'honorable sénateur, d'après l'expérience qu'il a eue, pourra

peut-être nous expliquer la différence entre la libération conditionnelle et le droit de grâce.

L'honorable M. DANDURAND: Dans le dernier cas, le département de la Justice ne reçoit aucune demande, parce que la loi des libérations conditionnelles peut s'appliquer. C'est bien plus difficile d'obtenir le pardon que la libération conditionnelle.

L'honorable M. McMEANS: Il y a remise de la peine.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, il y a remise intégrale de la peine. Dans le court séjour que j'ai fait au ministère, je n'ai reçu aucune demande de ce genre; c'était toujours la libération conditionnelle.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable collègue (sir James Lougheed) n'a pas encore indiqué le moyen d'éviter l'intervention de l'influence politique.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne m'y oppose pas, mais j'objecte que cette influence ne s'exerce pas en faveur de ceux qui ignorent l'existence de la loi.

L'honorable M. BELCOURT: La demande est faite en vertu soit de la prérogative qu'a la Couronne de gracier ou de commuer les peines, soit de la loi spéciale concernant les libérations conditionnelles. Dans un cas comme dans l'autre, je ne vois pas comment on peut éviter l'intervention, sans compter que parfois il n'est pas à souhaiter qu'on empêche l'intervention des habitants de la localité d'où vient le prisonnier. Ces gens-là peuvent avoir intérêt à empêcher l'individu d'être libéré, parce qu'ils croient qu'il ne se corrigera pas; ou bien au contraire, ils peuvent désirer sa libération, parce qu'ils pensent qu'il s'amendera. Je ne vois pas comment on peut empêcher les gens de pétitionner.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce n'est pas contre cela que je proteste. Ce que je demande, c'est l'examen périodique des peines de tous les forçats par l'autorité compétente.

L'honorable M. CASGRAIN: Les forçats seulement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les détenus à la prison commune, si nécessaire.

L'honorable M. BELCOURT: J'ai cru comprendre que l'objectif de mon honorable collègue est d'éviter toute influence politique.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oh non, je n'ai jamais dit cela. J'ai dit que cela me paraissait être la méthode la plus satisfaisante d'obtenir la grâce d'un forçat; mais malheureusement cela ne s'applique pas à ceux qui sont incapables d'avoir recours à cette influence et qui n'ont aucun moyen de soumettre leur cas à l'autorité compétente. Je ne vois pas pourquoi on n'examinerait pas les condamnations de tous les détenus soit dans les pénitenciers soit dans les prisons communes, afin que, s'il y a des circonstances atténuantes ou quoi que ce soit militant en leur faveur, on puisse commuer leur peine en conséquence.

L'honorable M. BELCOURT: L'idée de mon honorable collègue est que le département devrait, à époques fixes, examiner la liste et voir ce qu'il est possible de faire pour ces prisonniers.

L'honorable M. GORDON: Pourquoi la bonne conduite d'un individu pendant qu'il est en prison serait-elle un motif de libération? Supposons qu'un homme soit emprisonné pour faux et que pendant son emprisonnement sa conduite soit excellente. Comment sauriez-vous si, une fois libre, il ne va pas commettre de nouveau le délit? Je me rappelle un cas semblable qui s'est produit, il n'y a pas bien longtemps, et, dans un sens, j'ai même été une des victimes du faussaire. Il était en prison depuis quelques mois seulement, lorsque, d'une façon mystérieuse, il fut libéré conditionnellement. Deux semaines après, il recommençait à voler des gens qui pouvaient plus difficilement supporter la perte que ceux qu'il avait volés la première fois. Depuis ce temps-là, l'individu n'a pu être rejoint; il s'est sauvé. Je dis que vous ne pouvez pas vous baser sur la conduite du prisonnier pendant son incarcération pour le libérer. Je concède que si un homme avait une assez bonne réputation avant d'être condamné, que ce fut sa première faute et qu'il eut une famille souffrant de la faim pendant qu'il est en prison, on use de clémence à son égard. Mais dans le cas que j'ai signalé, il s'agissait d'un jeune homme, qui n'avait personne à sa charge.

L'honorable M. McHUGH: L'honorable sénateur me dira-t-il que la première chose dont tient compte le ministre de la Justice n'est pas la pétition signée par les habitants de la localité où le crime a été commis? Or, si l'individu n'avait pas une bonne réputation, les gens pétitionneraient-ils pour lui faire donner sa liberté? Je crois que s'il arrive que certains cas ne soient pas examinés, c'est que les gens ne s'y intéressent pas. La conduite de l'individu a pu être telle que ses concitoyens pensent qu'il a ce qu'il mérite. Mais il peut arriver également que les gens pensent qu'un homme a été assez puni après avoir purgé la moitié de sa peine. Alors ils signent une pétition qu'il **envoient** au ministre. Celui-ci

s'adresse au juge et au directeur de l'établissement où l'individu est détenu, et si les avis sont favorables, le département accorde la libération.

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

REDUCTION DU NOMBRE DES SENATEURS

SUITE DU DEBAT

Le Sénat passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Turriff, qui est ainsi conçue:

1. Que de l'avis du Sénat, il est judicieux, dans l'intérêt de l'économie et de la bonne administration, de diminuer d'un tiers le nombre des sénateurs, et de le ramener de quatre-vingt-seize à soixante-quatre.

2. Que cette diminution devrait être effectuée en ne remplissant pas les vacances qui pourront se produire parmi les sénateurs représentant une province jusqu'à ce que le nombre des sénateurs de cette province soit réduit d'un tiers, sauf dans la représentation sénatoriale de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour la diminution de laquelle il faudra établir une répartition exceptionnelle.

3. Que, lors de la nomination d'un sénateur sous le régime de la représentation réduite, il sera stipulé que les sénateurs prendront automatiquement leur retraite quand ils auront atteint l'âge de....ans.

L'honorable M. DANDURAND: Messieurs, j'ai regardé de tous côtés pour voir si quelqu'autre sénateur voulait adresser la parole sur cette motion, et voyant que personne ne se dispose à le faire, je vais, pour la troisième ou quatrième fois, traiter la question de la reconstitution du Sénat. L'honorable sénateur d'Assiniboïa (l'honorable M. Turriff) suggère des réformes qui sont vraiment modestes; en effet, dans mon temps, j'en ai entendu proposer de bien plus osées.

J'ai profité de l'intersession pour relire trois débats qui ont eu lieu sur cette question: deux dans cette enceinte et l'autre à la Chambre des communes. Discussions académiques contenant toute la gamme des projets, depuis la modification que nous discutons aujourd'hui, jusqu'à l'abolition du Sénat. Tous les discours portent régulièrement et spécialement sur le mode de nomination et la durée des fonctions des sénateurs. J'ai lu les opinions d'une vingtaine de sénateurs et de sept ou huit députés, et je trouve que tous les projets suggérés de part et d'autre ont du bon; mais quand on les pèse comme il faut, il semble qu'ils aient aussi du mauvais. En lisant les différentes opinions exprimées quant au mode de nomination et à la limitation des mandats, on se rend compte qu'il est difficile de trouver dans l'une ou l'autre Chambre une majorité qui s'accorde sur un système de modification. On peut en déduire qu'il est sage de ne pas trop se hâter.

On a entendu des membres influents des deux Chambres avouer qu'il leur était arrivé plus d'une fois de changer d'opinion sur la constitution du Sénat. Cela prouve combien le problème est difficile. Je dois dire que j'ai revu les quelques remarques que j'avais faites au cours de la session de 1908 et je voudrais me permettre de les rectifier. A cette époque, j'étais enclin à partager l'opinion qu'avait exprimée sir John A. Macdonald dans les débats de la Confédération, quand il fit son exposé du Sénat idéal. D'après lui, une des vertus ou qualités du Sénat idéal serait d'être bien disposé envers le gouvernement de l'époque. Peut-être avait-il raison, du point de vue constitutionnel, car le gouvernement est censé représenter la volonté du peuple, et comme nous vivons dans un pays démocratique, le régime du gouvernement par le peuple doit demeurer. Mais je suis arrivé à la conclusion que, du point de vue pratique, l'opinion de sir John A. Macdonald pouvait être contestée, et je dois avouer que j'ai quelque peu changé d'avis parce que les membres de la Haute Chambre, sont eux aussi sujets aux faiblesses humaines.

D'après moi—et je ne suppose pas qu'on veuille le contredire—notre principal devoir est de tâcher d'améliorer la législation qui nous est soumise par l'autre Chambre. Or, un Sénat trop bien disposé envers le gouvernement serait peut-être enclin à sanctionner ces lois sans mot dire. Aujourd'hui, je préfère un Sénat qui critique et qui penche plutôt du côté opposé. Cela ne veut pas dire que dans le cours de la politique ordinaire d'un gouvernement, le Sénat doive substituer ses vues à la volonté de la Chambre populaire. S'il en était ainsi, on aurait vite fait de nous dire que cette dernière est composée des représentants élus directement par le peuple.

Nous entendons beaucoup parler, aussi bien en dehors qu'en dedans du Parlement, de reconstituer le Sénat; mais je m'aperçois que ceux qui expriment ces opinions le font généralement parce qu'ils ne connaissent pas suffisamment ou même parce qu'ils ignorent totalement l'œuvre qu'accomplit le Sénat.

Je me permettrai de citer l'opinion d'un homme de grande expérience parlementaire qui fit partie de la Chambre des communes pendant quatorze ans, et qui était porté plutôt à critiquer la Haute Chambre et à mettre en doute son utilité. Je veux parler de feu l'honorable M. McMullen qui a été des nôtres pendant nombre d'années. Voici ce qu'il disait en 1908 à l'appui de sa propre motion relative à certains changements dans le Sénat. Sa motion était ainsi conçue:

Que vu l'agitation relative aux services rendus par le Sénat comme formant partie de notre système lé-

gislatif et vu la critique tant dans le parlement que dans la presse au sujet des nominations à cette Chambre.

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

Au cours des remarques qu'il présenta à l'appui de sa motion, il s'exprima en ces termes:

J'ai fait alors un examen approfondi des projets de loi dont le Sénat avait eu à s'occuper pendant la dernière session et j'ai constaté que, nonobstant le grand nombre de membres des Communes et de comités nombreux nommés par cette dernière Chambre pour épurer les dispositions contenues dans les divers projets de loi qui lui avaient été soumis, j'ai constaté, dis-je, qu'il avait été jugé nécessaire de modifier ces projets de loi après leur dépôt devant le Sénat. Ce dernier a fait, lors de la dernière session, pas moins de deux cent trois amendements aux bills qui lui ont été envoyés des Communes, et quarante-sept de ces amendements se rapportaient même à des bills du gouvernement. En sorte que, après tout, le Sénat n'a pas été inactif. Cependant la presse et les Communes semblent l'ignorer tout à fait. Les bills sont amendés par le Sénat et renvoyés aux Communes. Les amendements sont ensuite lus et agréés et c'est la seule chose des travaux du Sénat qui soit remarquée.

Le Sénat—je parle avec un peu de connaissance de cause et je crois que beaucoup de mes collègues partageront mon avis—est susceptible, à chaque session, de modifier sensiblement certains projets de loi soumis par l'autre Chambre. Il est possible que nous ajoutions un certain nombre de clauses à un projet de loi, parfois une douzaine et même plus, comme dans le cas de la loi des faillites, l'an dernier, et que la Chambre des Communes accepte ces amendements sans discussion. Qu'est-ce que cela veut dire? Est-ce que cela signifie que la Chambre des Communes est indifférente ou négligente? N'est-ce pas au contraire une marque de confiance à l'adresse de la Haute Chambre?

Mon honorable collègue d'Assiniboïa (l'honorable M. Turriff) propose de réduire le nombre des sénateurs d'un tiers et il donne comme principale raison: la nécessité de faire des économies. Sans doute le Sénat pourrait faire ses affaires avec un moins grand nombre de membres et je l'ai entendu suggérer par des personnages de marque. Je citerai sir Wilfrid Laurier, qui, en 1906 ou 1908, s'est déclaré en faveur de la réduction des membres du Sénat à six représentants par province, suivant le système américain qui donne à chaque état un nombre égal de sénateurs. Cela veut dire que le Sénat se composerait de 54 membres.

Le très honorable sénateur d'Ottawa (sir George E. Foster), qui succéda à sir Wilfrid Laurier dans le débat, n'était pas d'avis de copier le système américain; il était cependant disposé à favoriser une réduction du nombre des sénateurs. Il disait que la moitié suffirait et que le Sénat se trouverait bien de cette réduction. L'honorable sénateur n'a pas été plus loin, de sorte que je ne sais pas à quel point de vue le Sénat s'en trouverait mieux.

Si nous devons prendre des dispositions pour réduire le nombre des sénateurs dans un but d'économie, je suggère que nous en fassions autant pour la Chambre des Communes, qui comprend 235 membres, sans compter les dix autres que le recensement va ajouter. Peut-être les affaires seraient-elles expédiées plus rapidement, si l'on diminuait de moitié le nombre des députés.

L'honorable M. DAVID: Cela raccourcirait les discours.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai déjà suggéré cela une fois au cours de la session. Mais faire une motion entraînant l'adoption d'une résolution par les deux Chambres et l'envoi de cette résolution au Parlement impérial, dans le seul but de réduire le nombre des sénateurs d'un tiers sous prétexte d'économie! Pour moi, cela ne vaut pas la peine d'amender la constitution pour une si petite économie.

Quant à la limite d'âge, qui est l'autre raison invoquée dans la motion que nous discutons, je dois dire qu'elle a de nombreux partisans. Sir Wilfrid Laurier, dans le débat que j'ai cité, suggérait la limitation du mandat, qu'il fixait à dix ou quinze ans. Et mon très honorable collègue, dans le même débat, semblait partager l'avis du leader du gouvernement puisqu'il suggérait comme durée du mandat celle de deux Parlements. La limite d'âge suggérée dans cette motion ne vaut guère mieux, d'après moi. Si on la fixait, par exemple, à soixante-quinze ans...

L'honorable M. McMEANS: Attention.

L'honorable M. DANDURAND: Si on la fixait à soixante-dix ou soixante-quinze ans, ce serait une limite très arbitraire. On éliminerait autant d'hommes utiles que d'invalides, peut-être plus. D'autre part, il peut y avoir des sénateurs qui, par suite de maladie, peuvent devenir impotents avant d'atteindre la limite d'âge. C'est pourquoi je ne vois pas que cette proposition puisse améliorer sensiblement la constitution actuelle du Sénat.

A l'exemple d'un de nos honorables collègues, je crois qu'il vaudrait aussi bien attendre une proposition concrète de la Chambre des Communes ou peut-être du gouvernement. Entre temps, je souhaite que nous continuions à accomplir notre œuvre d'une manière sage et désintéressée.

La motion est retirée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'au lendemain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 22 mai 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILLS D'INTERET PRIVE

PREMIERES LECTURES

Les Bills suivants sont déposés:

Bill Z-3 intitulé: "Loi constituant en corporation The Joliette and Northern Railway Company.—L'honorable M. Gordon.

Bill A-4 intitulé: "Loi constituant en corporation The Shantung Christian University".—L'honorable M. Haydon.

CODE CRIMINEL

L'honorable M. GRIESBACH dépose le Bill 5 intitulé: "Loi modifiant le Code Criminel".

EMBRANCHEMENT KINGSCLEAR—STE-CROIX

PREMIERE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le Bill 26 intitulé: "Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer Nationaux du Canada entre Kingsclear et la Rivière Sainte-Croix, dans la province du Nouveau-Brunswick.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables Messieurs, je vous demande de suspendre l'application de la règle qui exige un intervalle de quarante-huit heures entre les deux lectures du Bill, de façon à permettre la deuxième lecture de ce Bill durant la séance de demain. Si le Comité des Chemins de fer siège mercredi, il peut être avantageux de lui renvoyer le plus grand nombre possible de ces bills.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: En réponse à la demande de mon honorable ami concernant la suspension d'une règle de la Chambre, je désire faire observer qu'il est peu probable que le Comité des Chemins de fer puisse étudier à sa prochaine séance quatorze bills concernant les embranchements, si tels bills lui sont soumis. Il ne lui resterait aucun temps pour considérer le présent bill. Mon honorable ami peut croire que la séance du matin suffira à peine à l'étude des quatorze autres bills.

L'honorable M. DANDURAND: Je constate que nous avons assez de travail pour mercredi. Par conséquent, nous pouvons inscrire la deuxième lecture du bill à l'Ordre de mardi prochain.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il est probable que nous pourrons renvoyer ces bills au Comité pendant plusieurs semaines au fur et à mesure qu'ils se présenteront.

L'honorable M. DANDURAND: J'avais l'intention de présenter tous ces bills pendant que nous avons avec nous les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer. Ces messieurs resteront avec nous aussi longtemps que nous aurons besoin de leurs services.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dans ce cas, il leur faudra probablement pensionner ici.

L'honorable M. CASGRAIN: Ils feraient mieux d'emporter leurs malles.

L'honorable M. BELCOURT: Il me semble maintenant à propos de demander à mon honorable ami (l'honorable M. Dandurand) si ces bills du gouvernement auront le pas sur les bills d'intérêt privé concernant les chemins de fer, et si ceux-ci ne seront examinés qu'après l'étude des premiers. Est-ce là l'intention du gouvernement?

L'honorable M. DANDURAND: Le Comité tranchera la question. Y a-t-il des Bills d'intérêt privé?

L'honorable M. BELCOURT: Oui, il y en a plusieurs.

Le Bill est lu la première fois.

EMBRANCHEMENT ROUSSEAU-LAURENT

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 30, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Rousseau et Laurent, dans la province de Québec.

EMBRANCHEMENT SUNNYBRAE-GUYSBOROUGH

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 32, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Sunnybrae et Guysborough, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

EMBRANCHEMENT DE LA BAIE COWICHAN

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 34, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Cowichan-Bay, sur l'île de Vancouver.

EMBRANCHEMENT DE L'ILE DE VANCOUVER

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 35, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'au mille 100, sur l'île de Vancouver.

EMBRANCHEMENT DE NIPAWIN

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 40, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada soit jusqu'au mille 41, près Nipawin, ou dans une direction nord-est jusqu'à un point dans le township 48, rang 13, à l'ouest du deuxième méridien, dans la province de la Saskatchewan.

EMBRANCHEMENT HANNA-WARDEN

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 44, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Hanna et Warden, dans la province de l'Alberta.

EMBRANCHEMENT DE LOVERNA

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 45, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis Loverna vers l'ouest, dans la province de l'Alberta.

EMBRANCHEMENT DUNBLANE-MAWER

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 49, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Dunblane et Mawer, ou à un point à l'ouest de cet endroit, dans la province de la Saskatchewan.

EMBRANCHEMENT RADVILLE-BENGOUGH-RITCHIE

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 54, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Radville et le lac Fife, dans la province de la Saskatchewan.

EMBRANCHEMENT DE PINE-FALLS

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 62, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Pine-Falls, dans la province de **Manitoba.**

EMBRANCHEMENT DE LOCKEPORT

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 63, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre la gare de Lockeport et la ville de Lockeport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

EMBRANCHEMENT DE SAINT-REMI D'AMHERST

PREMIERE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 64, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis l'extrémité de l'embranchement de China-Clay jusqu'à Saint-Remi-d'Amherst, dans la province de Québec.

BILL BUDGETAIRE NUMERO 2

PREMIERE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des Communes avec le bill 121, intitulé: "Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice expirant le 31 mars 1925."

Le bill subit sa première lecture.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill.

Il dit: Honorables messieurs, vous vous rappelez sans doute que dans les premiers jours d'avril, nous avons voté un sixième du total des crédits pour l'exercice financier commençant le premier avril, c'est-à-dire pour les mois d'avril et de mai. Le présent bill, adopté par l'autre Chambre, couvre un autre sixième des crédits, et pourvoit ainsi aux dépenses de juin et de juillet.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est un sixième du même total des crédits dont nous avons déjà voté une partie?

L'honorable M. DANDURAND: Oui. Je suggère que le bill subisse maintenant ses trois lectures.

La motion est agréée et le bill est lu une deuxième fois.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

La motion est adoptée, le bill est lu la troisième fois et adopté.

EMBRANCHEMENT DE SUNNYBRAE-GUYSBOROUGH

INTERPELLATION

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

Au sujet du rapport des administrateurs des chemins de fer nationaux du Canada relativement au chemin de fer projeté entre Sunnybrae et Guysboro en Nouvelle-Ecosse:

"En premier lieu, l'étude de cette ligne avait pour objet l'établissement d'une ligne à faible pente pour en faire la ligne principale. Les levés du terrain ont indiqué qu'une ligne de cette nature serait très coûteuse. De plus, comme on ne pouvait abandonner la ligne principale actuelle, mais qu'il fallait l'entretenir et la mettre en service, il a été impossible de démontrer que la construction de cette ligne, au coût excessif, serait justifiée. On se propose aujourd'hui de construire une ligne afin d'ouvrir un nouveau territoire et de choisir un type de construction moins onéreux, sans cependant perdre de vue que cette ligne pourrait éventuellement servir de ligne principale, lorsque les circonstances le permettront. Par conséquent, la ligne serait située de telle façon qu'il serait éventuellement possible d'établir une faible pente."

1. Où est le point de départ de la ligne projetée à faible pente dans le comté de Pictou?

2. Jusqu'à quel ou quels endroits se propose-t-on d'étendre cette ligne à faible pente?

3. Quel était le tracé de la ligne projetée à faible pente à travers les comtés de Pictou et de Guysborough, et quels établissements aurait-elle traversés?

4. Quel était le coût estimatif de cette ligne à faible pente lors de l'étude de son projet de construction?

5. Quel en est aujourd'hui le coût estimatif?

6. La ligne dont la construction est aujourd'hui projetée entre Sunnybrae et Guysborough est-elle située près de la ligne projetée à faible pente? S'il en est ainsi, à quelle proximité se trouvera-t-elle, en général, de la ligne projetée à faible pente?

7. Quel est le tracé de la ligne aujourd'hui projetée et quels établissements traversera-t-elle?

8. La ligne aujourd'hui projetée est-elle (*a*) contiguë au bras oriental de la rivière Sainte-Marie, ou (*b*) contiguë au bras occidental de la rivière Sainte-Marie?

9. La ligne aujourd'hui projetée aura-t-elle des embranchements qui desserviront les établissements de Melrose, Goshen ou les chemins de traverse de Country Harbour; ou Barren Brook, et dans l'affirmative, à quelle proximité?

10. Quelle est la distance de la "pente actuelle" sur la ligne aujourd'hui projetée; où cette pente est-elle située, et quand le régalage a-t-il été effectuée?

11. Quel coût de construction ce régalage représente-t-il aujourd'hui?

12. (*a*) Les administrateurs des chemins de fer nationaux du Canada savent-ils, et le gouvernement sait-il, qu'entre 1890 et 1911 le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a fait faire plusieurs explorations et levés de terrain pour le chemin de fer projeté de Guysborough, et que ces travaux ont coûté environ $100,000?

(*b*) Le chemin de fer aujourd'hui projeté suivra-t-il, en tout ou partie, quelqu'une des lignes relevées; s'il en est ainsi, dans quelles localités et sur quelle étendue?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Sunnybrae, dans le comté de Pictou.

2. Jusqu'à Mulgrave, dans le comté de Guysboro.

3. De Sunnybrae à Aspen par la rivière Sainte-Marie-Est, de là à l'intersection des routes de Country-Harbour et à Guysboro en suivant la vallée de la rivière Saumon, puis à Mulgrave, en longeant la baie Chedabucto et le détroit de Canso. Cette ligne traverse les endroits suivants: Sunnybrae, East River, St. Mary's, Newtown, Aspen, Country Harbour, Cross Roads, Salmon River Valley, Guysboro et Mulgrave.

4. $9,394,800.00.

5. $13,151,000.00.

6. La ligne projetée sera construite à faible pente, excepté sur un parcours de onze milles et demi, près de la rivière Country Harbour, où elle s'éloignera environ à quatre milles.

7. Répondu au numéro 3.

8. Au bras oriental de la rivière Sainte-Marie.

9. La nouvelle ligne sera à deux milles de Melrose, à six milles de Goshen; elle traversera Country Harbour, Cross Roads. Elle ne passe pas près de Barren Rock.

10. Aucun régalage n'y a été fait.

11. Rien.

12. (*a*) Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a fait faire des explorations et des levés de terrain entre les dates mentionnées. L'administration des chemins de fer nationaux ne sait pas ce que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a payé pour ces travaux.

(*b*) Le nouveau tracé de la ligne projetée peut suivre généralement l'ancien tracé, car les deux traversent Aspen Country Harbour, Cross Roads, et Salmon River Valley.

LA SOCIETE DES NATIONS

INTERPELLATION

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER prend la parole conformément à son avis de motion qui est ainsi conçu:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur le fonctionnement et les activités de la Société des nations pour l'année écoulée, et qu'il demandera au gouvernement s'il a considéré l'opportunité de fournir aux membres du Parlement le Sommaire mensuel de la Société, ainsi que le rapport annuel présenté à l'assemblée sur les travaux du Conseil et du Secrétariat et sur les mesures prises pour exécuter les décisions de l'Assemblée.

Il s'exprime en ces termes: Messieurs, je ne me propose pas de traiter particulièrement de la seconde partie de cette motion qui demande au Gouvernement de fournir aux membres du Parlement le résumé mensuel des travaux de la société des nations, ainsi que le rapport annuel de l'Assemblée sur les travaux du Conseil et du Secrétariat et sur les mesures

prises en exécution des décisions de l'Assemblée. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de discuter là-dessus, car, il est naturel que le Gouvernement, puisqu'il est engagé envers la Société des nations, donne aux membres du Sénat et de la Chambre des Communes ces renseignements sur les travaux du Conseil et de l'Assemblée. Pour appuyer et soutenir la Société, on doit renseigner les membres du Parlement afin qu'il soient parfaitement au courant des faits. Cela n'entraînerait qu'une légère dépense, ne dépassant probablement $800, ce qui n'est presque rien relativement à ce que nous dépensons annuellement pour maintenir la Société.

En adressant la parole, aujourd'hui, j'ai un double objectif: D'abord donner une idée succincte de l'œuvre accompli par la Société des nations à ceux d'entre nos honorables collègues qui ne l'ont pas suivie aussi attentivement et aussi continuellement que moi. Ensuite, répondre à certaines objections qu'on entend ici et là, et, si possible, corriger certaines fausses impressions concernant le but et le fonctionnement de la Société.

Pour commencer, il convient de se rappeler que le Canada, comme d'autres nations, s'est intéressé à la Société des nations, dès sa création. Le Canada a participé à la Conférence de la paix où elle a été instituée; il a signé les traités dont font partie le pacte et les obligations de la Société et il a pris part à toutes les sessions de l'Assemblée depuis le début. Nous consacrons une certaine somme d'argent à son entretien; c'est pourquoi nos concitoyens, de même que le gouvernement et le Parlement s'intéressent ou devraient s'intéresser activement aux travaux de cette institution qu'ils ont aidé à créer et qu'ils soutiennent, et devraient être renseignés autant que possible sur ce qui s'y passe.

Le Canada est non seulement intéressé à ce point de vue, mais il n'y a probablement pas eu, depuis le commencement, de plus puissant et plus fidèle défenseur de la Société des nations que l'empire britannique. Il se fait plus de propagande en Grande-Bretagne que partout ailleurs en faveur des principes et de l'œuvre de la Société. Le fait est que tout l'empire britannique a démontré constamment l'intérêt qu'il lui portait. Il a été question de la Société des nations à la Conférence impériale qui a eu lieu l'an dernier en Grande-Bretagne et à laquelle les Dominions et l'Inde étaient représentés. Tous ont volontiers approuvé les idéals de la Société et se sont engagés à la soutenir. A part l'empire britannique, la grande majorité des autres pays du monde sont aujourd'hui membre de la Société et collaborent à ses travaux. Par conséquent, notre intérêt à nous, hommes publics, gouvernants ou administrateurs du Canada—qui a son rang parmi les nations du monde—et citoyens du grand empire auquel nous appartenons, est de collaborer à cette œuvre.

Au Canada comme en Grande-Bretagne, il n'y a aucun parti politique opposé à la Société des nations. Tous les chefs de partis se sont prononcés en sa faveur et sont prêts à la soutenir. Il en est de même en Grande-Bretagne, où les chefs de tous les partis et de tous les gouvernements lui donnent leur appui enthousiaste. La Société n'a pas de plus fidèles et plus intelligents défenseurs que les dominions d'outre-mer et l'Inde. Toutes ces considérations exigent que nous, citoyens et législateurs, soyons aussi bien informés que possible et que nous ayons une idée claire et nette des objets de la Société et des travaux qu'elle accomplit.

Je commencerai par dire que les critiques dirigées contre la Société des nations, quand on les examine, semblent reposer sur une fausse conception des objectifs et des pouvoirs de la société, et j'estime qu'on devrait essayer de se bien comprendre à ce sujet.

Une des premières objections et l'une des plus fréquentes est qu'on crée un Etat supérieur, une nation suprême qui aura pour effet de gêner les autres nations dans l'exercice de leurs droits souverains. C'est surtout aux Etats-Unis que cette objection a été répandue; mais elle l'a été aussi ailleurs. Je peux dire avec raison que cette idée a été presque complètement abandonnée et, aujourd'hui, on critique plutôt la Société sous prétexte qu'elle a trop peu d'autorité, comme je vais le démontrer au cours de mes remarques.

En réalité, la Société des nations n'est ni un Etat supérieur, ni une nation suprême. Chaque état membre de la Société conserve sa propre souveraineté, administre ses propres affaires, établit et fixe lui-même ses rapports avec les autres Etats et nations. Aucune nation n'est obligée de faire partie de la Société. On y entre et on en sort librement. Il n'y a donc pas de contrainte. Je demande à mes honorables collègues si depuis quatre ans que la Société existe, ils se sont jamais aperçus qu'elle ait le moindrement porté atteinte aux droits du Canada ou de n'importe quel autre de ses membres, quant à l'administration de leurs affaires, aussi bien extérieures qu'intérieures. Pas plus ailleurs qu'ici, on ne pourrait citer un seul cas. On ne critique plus l'excès de pouvoir de la société; on lui reproche maintenant de ne pas en avoir suffisamment et, conséquemment, de ne pas être efficace

La Société offre des avantages dont profitent d'abord l'ensemble des nations et indirectement les pays ainsi associés. Le but de cette association est de fournir au monde et aux différentes nations qui forment l'ensemble de l'univers des avantages qu'il leur serait difficile d'obtenir autrement. Ces nations ont de leur propre gré, consenti à former entre elles une association, et, pour cela, elles ont élaboré des conditions sur lesquelles elles se sont mises unanimement d'accord. Comme je l'ai déjà dit, dans la circonstance, il n'y a aucune contrainte. Ces nations se mettent d'accord sur certaines conditions. Quels avantages proposent-elles dans l'association et quels engagements prennent-elles?

Premièrement, d'abandonner la guerre comme moyen de régler les différends internationaux et d'y substituer les méthodes pacifiques; encourager l'entente et la bonne volonté mutuelles; ensuite, de créer l'amour de la paix parmi les nations de l'univers, et enfin de prendre les dispositions que l'association pourra unanimement adopter pour atteindre ces objectifs.

On dira peut-être qu'en se joignant à cette association, les nations doivent abandonner certains droits et prérogatives dont elles jouiraient si elles n'en faisaient pas partie. Cette objection s'applique à tous les accords entre individus et entre nations, même s'il ne s'agit pas de la Société des nations. On ne peut pas faire une convention de commerce avec une autre nation sans prendre un engagement quelconque. Jusqu'à un certain point, c'est restreindre ses pouvoirs et augmenter ses obligations, mais cela s'effectue de bon gré; il n'y a pas la moindre contrainte.

Les pouvoirs de la société sont indiqués dans le pacte qui consiste en vingt-six articles. Ce pacte est sujet à modification; il n'a aucun caractère définitif et on peut y apporter des changements, s'il est nécessaire de l'améliorer.

Sur les trente-deux pays signataires du traité de paix, vingt-neuf sont devenus membres de la Société des nations. Treize pays neutres ont été invités à y adhérer et tous ont accepté. Depuis, douze nations ont été admises par le vote de l'Assemblée. Par conséquent, il y a maintenant cinquante-quatre nations associées en vertu de ce pacte, pour réaliser le but dans lequel la société a été instituée et pour remplir les engagements pris par ses membres. Si nous ne perdons pas cela de vue, je pense que nous pourrons répondre aux objections qui sont faites à l'adresse de la Société des nations et peut-être même à nos propres objections.

La première objection générale qu'on a faite, c'est que la société n'a pas établi la paix en Europe, que la guerre et le trouble subsistent et qu'il y a encore des haines de race et de religion. Celui qui fait cette objection semble conclure que la société ne procure donc pas les avantages projetés et même qu'elle n'en possède peut-être pas du tout. A cela je réponds que si l'on examine attentivement la question, on verra que bien que l'Europe soit toujours agitée — agitation provenant de vieilles et de nouvelles causes—il ne se passe pour ainsi dire pas un jour sans que la société n'applanisse quelque difficulté. Mais qu'on n'aille pas se figurer que tous les troubles et tous les conflits de race et de religion qui existent encore en Europe n'y existaient pas auparavant, soit en idée, soit en fait. Les haines, les préjugés et les discordes existaient longtemps avant la conférence de la paix et longtemps avant l'inauguration de la Société des nations. Ils existent encore et demeureront peut-être pendant plusieurs générations. La question est de savoir si l'on peut les modifier, les atténuer, afin d'éliminer graduellement ce facteur de discordes et de troubles.

Pour confirmer ce que je viens de dire, je prendrai, par exemple, la situation qui a surgi entre les Puissances Alliées et l'Allemagne par suite de la non exécution des conditions sur lesquelles les deux parties contractantes s'étaient mises d'accord pour faire la paix ou du moins qu'elles avaient signées. Et cela provient de la difficulté qu'on a à forcer l'exécution de ces conditions. Mais cela n'a jamais regardé la Société des nations qui ne peut pas s'en occuper, sauf si elle en était saisie par le Conseil des alliés. On peut citer d'autres exemples. Prenez les troubles en Silésie qui ont duré plusieurs mois et dont la gravité devint telle qu'il fallut placer des troupes alliées à la frontière pour maintenir la paix, ce qui a entraîné une dépense de 2 ou 3 millions de dollars. La difficulté provenait de ce que le Conseil suprême et le Conseil interallié étaient incapables de faire exécuter les conditions du traité, relativement au partage du territoire silésien entre l'Allemagne et la Pologne. A certains moments donnés, on a craint une guerre. Enfin, un règlement fut effectué, après que les Alliés eussent soumis la cause au Conseil de la Société.

Prenez ensuite la difficulté qui s'est élevée au sujet de la délimitation de la frontière entre la Lithuanie et la Pologne. C'est le Conseil interallié qui avait édicté les conditions de paix et qui devait faire le partage. Mais il n'a pas pu le faire—je ne veux pas en discuter la cause—et le mal subsista pendant des mois et même des années.

Il est inutile d'aller plus loin. Je crois avoir démontré que le malaise et les troubles qui ont existé jusqu'ici en Europe proviennent soit du retard apporté à la conclusion du traité, soit à l'impossibilité d'en faire exécuter les conditions.

L'honorable M. DAVID: Et la Turquie?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: J'y pense et j'en parlerai dans un instant. Il y a d'autres exemples comme l'affaire de Memel. Le Conseil interallié n'avait pas pu faire exécuter les conditions du traité, et pendant trois ans, ce fut un sujet de discorde dans cette partie de l'Europe. Il y a également la question des frontières et le traité de Sèvres avec la Turquie qui, bien qu'ayant été négocié n'a jamais été ratifié. La Turquie changea d'attitude quand Kemal prit le pouvoir et, en dépit de l'acceptation de celui qui ne gouvernait qu'en nom, elle refusa de reconnaître le traité, et il fallut en négocier un autre.

Or, ne l'oublions pas, sur toutes ces questions la Société des nations n'a aucune juridiction, ni autorité. Les traités de paix ont été conclus par les puissances alliées et associées, au nombre de cinq, de concert il est vrai avec d'autres puissances de second ordre, mais le dernier mot appartenait aux cinq grandes puissances alliées qui seules avaient le droit de conclure des traités, la Société des nations n'ayant été instituée qu'après que tous les traités eussent été conclus. En effet, la Société n'a vu le jour qu'en 1920 et c'est seulement à la fin de cette année-là qu'elle fut définitivement organisée. Donc, elle n'avait aucune juridiction, ni autorité relativement aux conditions de paix.

Peut-être convient-il de citer les autorités qui eurent à fixer et à faire exécuter les conditions de paix. Il y avait d'abord le Conseil suprême que j'ai déjà mentionné. Ensuite quand les premiers ministres des quatre grandes Puissances ne purent plus siéger ensemble pour arrêter et faire exécuter les conditions supplémentaires prévues par les premiers traités, ils déléguèrent leurs pouvoirs à ce qu'on a appelé la Conférence des ambassadeurs, laquelle se composait des ambassadeurs des quatre grandes Puissances. C'est à eux que fut confié le soin de fixer définitivement et de faire exécuter les conditions du traité de paix. Cette Conférence des ambassadeurs, dont le siège était à Paris sous la haute surveillance du ministère des affaires étrangères du gouvernement français, se tenait constamment en cantact avec les gouvernements représentés à qui elle rendait compte de ses travaux. Agissant d'après leurs instructions, elle remplaçait le Conseil des alliés.

Il y avait un autre organe chargé de veiller à l'exécution du traité de paix: La Commission des réparations. Cette commission avait été créée en vertu même du traité, qui en fixait les attributions. Elle avait de grands pouvoirs, entre autres, celui de faire exécuter les conditions des traités. Par conséquent, trois organes différents contribuaient à fixer les conditions de paix et à appliquer les dispositions financières et réparatrices du traité.

Or, il y a une chose que je revendique en faveur de la Société des nations, et je ne pense pas qu'on puisse me contredire. A maintes reprises, ce que la Conférence des ambassadeurs était impuissante à accomplir, ce que les premiers ministres des pays alliés étaient incapables de faire en vue de l'exécution des conditions de paix, on le confiait au Conseil de la Société, qui, par ses méthodes, a obtenu deux résultats: Premièrement, il a maintenu la paix entre les contestants et, dans plusieurs cas, a réussi à effectuer un règlement satisfaisant, comme, par exemple, en Haute-Silésie et à Memel. Un autre litige qu'on demanda à la Société de régler fut celui qui s'était élevé entre la Pologne et la Lithuanie. Pendant trois ans, elle a empêché le différend de dégénérer en conflit armé et elle a maintenu la paix jusqu'à ce que la Conférence des ambassadeurs fut parvenue enfin à délimiter la frontière, l'automne dernier.

Maintenant, j'ai autre chose à faire observer: Il n'y a pas eu un seul conflit armé entre les membres de la Société des nations. Depuis quatre ans la Société a pu maintenir la paix entre tous ses membres. La seule exception à laquelle on pourrait songer est celle du conflit gréco-italien. Mon honorable collègue a soulevé la question, il y a un instant. Je ferai peut-être aussi bien d'en parler dès maintenant.

Qu'on veuille bien envisager la situation qui existait entre la grèce et l'Italie, la Conférence des ambassadeurs et la Société des nations dans cet imbroglio.

D'abord, il faut songer que l'homme qui dirigeait l'Italie faisait ses débuts dans le domaine de la diplomatie et des rapports internationaux en Europe. Il avait atteint le pouvoir d'une façon merveilleuse, mais pas ce qu'on pourrait appeler constitutionnelle. Les arrangements diplomatiques et les rapports internationaux étaient choses nouvelles pour lui.

A part cela, il faut tenir compte d'autres circonstances. Le conflit s'était élevé à la suite d'un incident qui avait eu lieu sur le territoire grec, près de la frontière d'Albanie. C'était une des prérogatives de la Conférence

des ambassadeurs—et de personne autre qu'elle —de fixer les frontières entre différents pays d'Europe. Il s'agissait de délimiter celle qui séparait l'Albanie de la Grèce. La Conférence des ambassadeurs nomma une commission composée d'Italiens, d'Albanais et de Grecs et la chargea de délimiter le territoire et de fixer la frontière. Il arriva qu'en cours de route, les membres Italiens de la commission qui voyageaient séparément, furent attaqués en arrivant près de la frontière albanaise; trois d'entre eux et le chauffeur furent assassinés. Cela se passait le 27 août. Le 29 août, l'Italie adressait un ultimatum à la Grèce, exigeant d'elle certaines conditions qui devaient être remplies, je crois, dans les vingt-quatre heures. Le lendemain, la Grèce accusait réception de l'ultimatum et accédait à une partie seulement des conditions qui lui étaient imposées, parce qu'en accédant à la totalité, elle perdait sa souveraineté de nation. Le 31 août, aussitôt après avoir reçu la note de la Grèce, l'Italie l'avisa que si dans un délai de cinq heures, elle n'avait pas notifié son acceptation intégrale, des dispositions seraient prises en conséquence. Avant l'expiration de cinq heures, l'Italie avait envoyé un corps expéditionnaire à Corfou; on bombarda le fort et les troupes prirent possession du territoire. Cela se passait le 31 août. Le même jour, la Conférence des ambassadeurs, dont les commissaires avaient été assassinés, se saisit de la question, et prenant la défense de sa commission, adressa une protestation à la Grèce, lui demandant des explications, une enquête et des réparations, car elle la tenait responsable de l'assassinat des personnages en question.

A la suite du deuxième ultimatum de l'Italie, et aussitôt après l'occupation de Corfou, la Grèce s'adressa à la Société des nations. Sa demande fut reçue par le Conseil le 1er septembre, c'est-à-dire le lendemain du jour où la conférence des ambassadeurs avait adressé sa demande d'enquête et de réparation. La note fut immédiatement examinée par le Conseil, qui eut l'avantage d'entendre le représentant de la Grèce et le représentant de l'Italie. Ce dernier proposa un délai, pour lui permettre de demander par courrier les instructions à son gouvernement. On le lui accorda. Deux ou trois jours s'écoulèrent avant que M. Salandra, représentant de l'Italie dans la Société des nations, reçoivent les instructions de son gouvernement. Dans l'intervalle, la Grèce avait répondu à la note de la Conférence des ambassadeurs, en disant qu'elle acceptait son intervention et qu'elle se conformerait volontiers à sa décision.

Dès le début, le maître de l'Italie, M. Mussolini, avait déclaré qu'il ne tolérerait aucune intervention, car il appartenait à lui seul de régler une question d'honneur entre l'Italie et la Grèce. Mais dans les instructions reçues par M. Salandra, le 5 septembre, on laissait entendre que l'Italie s'opposerait à l'intervention du Conseil parce que la Conférence des ambassadeurs était saisie de l'affaire et que l'Italie, à l'exemple de la Grèce, était disposée à accepter son arbitrage.

Voilà les faits.

Voyons un peu quelles sont les mesures reconnues par la Société des nations pour maintenir la paix. En premier lieu chaque membre de la Société dit: Advenant un conflit entre une autre nation et nous, nous ne prendrons pas pour cela les armes. Mais il y a trois façons d'effectuer un règlement: D'abord l'action diplomatique ordinaire entre les parties en conflit. Si cela ne suffit pas, il y a l'arbitrage. Si l'arbitrage ne donne pas de résultat et qu'il s'agisse de questions d'ordre juridique et constitutionnel, l'affaire est portée devant la cour internationale. Si tous ces moyens ont échoué, il y a le recours en conseil et à l'Assemblée de la Société des nations qui s'efforcent alors d'effectuer un règlement. La Société des nations n'a pas à intervenir tant que la cause est étudiée sous ces trois autres procédés: négociations diplomatique, arbitrage ou enquête par la cour internationale de justice.

Le conflit gréco-italien avait parcouru ces trois étapes, lorsque le Conseil de la Société des Nations s'en saisit. Je crois que c'était le 6 septembre. Les deux parties exposèrent leurs griefs. Le représentants italien ne voulut pas reconnaître au Conseil le droit d'intervenir plus longtemps ni de rendre jugement, surtout parce que l'affaire était déjà entre les mains de la Conférence des ambassadeurs.

Le représentant grec déclara que la Grèce avait décidé de se conformer à la décision du Conseil des Ambassadeurs. Le Conseil de la Société devait donc se contenter de donner son avis s'il le jugeait à propos; c'est ce qu'il fit sous la forme d'un projet de règlement, qui après avoir été discuté et approuvé, fut envoyé au Conseil des Ambassadeurs dans la nuit du 6 septembre. Le 7, le Conseil des Ambassadeurs informa le Conseil de la Société qu'il avait reçu son projet de règlement, qu'il remerciait la Société des suggestions faites et du rapport de la discussion qui avait eu lieu à ce propos, et qu'il avait préparé et envoyé à l'Italie et à la Grèce une émunération des conditions qui devaient gouverner

l'enquête et la question des réparations. Cela régla l'affaire. Le but primordial de la Société des nations était complètement atteint. La guerre fut évitée. Le règlement fut opéré d'après une méthode que la Société des Nations autorise comme première démarche, l'arbitrage devant une autre autorité compétente.

Il restait toutefois une autre question à régler. Au cours des débats, M. Salandra, le représentant de l'Italie, avait mis en doute le droit de la Société des nations à intervenir entre deux nations, membres de la Société, dans une question du genre de celle qui mettait aux prises l'Italie et la Grèce, déclarant que l'état de guerre n'existait pas et que l'Italie ne s'était emparée de Corfou que pour s'assurer que la Grèce s'acquitterait de toutes les réparations. Que M. Salandra ait eu tort ou raison, il n'en souleva pas moins la question de compétence. Celle-ci fut discutée avant la fin de la réunion qui avait lieu le même mois à Genève et fut réglée de la façon suivante: on demanda à un comité de juristes, choisis parmi les neuf principaux membres de la Société, de donner leur opinion sur la constitutionnalité des méthodes employées ou qui devraient être employées d'après le Pacte dans le cas où ces différends leur seraient soumis. Ce comité de juristes se mit à l'œuvre et à une session ultérieure leur rapport fut présenté au Conseil et adopté à l'unanimité; la compétence de la Société était absolument reconnue.

L'honorable M. CASGRAIN: Naturellement.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Et M. Salandra lui-même, en donnant son approbation comme représentant de l'Italie, déclara que son pays approuvait cette décision et qu'il espérait que cette attitude serait considérée comme une réponse loyale et une adhésion de la part de son pays aux principes de la Société.

Voilà, en quelques mots, l'historique de cette affaire. Chacun peut maintenant se rendre compte par lui-même si le prestige de la Société en a souffert ou non. Pour moi, l'incident a clarifié une situation qui, sans cela serait toujours restée embrouillée si bien que le prestige de la Société et son influence future n'ont fait qu'y gagner.

M'étant laissé entraîner sur ce sujet plus loin que je ne le voulais, j'irai plus loin encore et je répondrai à la deuxième objection que l'on a formulée. Elle se lit comme suit: "La Société a donné des preuves de son inutilité et de son inefficacité; elle n'a rien fait ou presque rien; elle n'a donc pas sa raison d'être et ne mérite pas que nous l'encouragions".

L'honorable M. CASGRAIN: Ce sont les paroles de Birkenhead.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je ne suis pas responsable de tout ce que Birkenhead a pu dire. Essayons d'examiner cette question sans préjugés. Il faut tenir compte d'abord qu'une entreprise comme la Société des nations n'avait encore jamais été tentée dans les relations internationales et la régie mondiale. Elle a pour but de substituer à la guerre comme mode de règlement des différends internationaux les méthodes pacifiques, sous forme d'arbitrage, de pourparlers, de tribunaux juridiques ou toutes autres méthodes que la Société des nations pourra conseiller. Elle transforme une coutume qui existait depuis que le monde est monde, une coutume qui voulait que la force fût le principal arbitre, souvent le premier et toujours le dernier, dans les différends entre nations. Il s'ensuit qu'une coutume qui a été en vogue durant six mille ans est solidement enracinée et il serait absurde de penser qu'on puisse la faire disparaître en un clin d'œil, qu'on puisse arriver à se frayer un chemin au milieu de fortifications établies depuis six mille ans, et que le monde soit en état de se ressaisir immédiatement pour mettre en mouvement tous les rouages de ce nouvel idéal et de ces nouveaux projets. Cela ne viendrait à l'idée d'aucun homme sensé. Nous nous trouvons donc en présence d'une nouvelle institution—d'une nouvelle entreprise, si l'on veut la qualifier comme telle—qui ne date que de quatre ans. Voyons un peu maintenant—et c'est le point principal de mon discours— les résultats obtenus par la Société des nations durant ces quatre années.

Je citerai en premier lieu ce que je considère comme un bon argument. Nous ne sommes pas les seuls dans le monde; il y en a qui ont été mêlés plus intimement à la Société des nations que nous ne l'avons été et que nous ne le serons jamais. Quelle est, après quatre ans, la valeur de la Société des nations dans l'opinion de ces hommes qui sont en état de la juger? Prenons le discours du roi du 15 janvier 1924, c'est-à-dire les déclarations faites par le roi au nom de son propre gouvernement, le Gouvernement anglais, à cette date:

Je continuerai à encourager par tous les moyens à ma disposition l'influence grandissante de la Société des nations.

M. Asquith, le chef du parti libéral disait, le 23 février 1924:

Je suis d'avis que l'autorité de la Société des nations est le seul instrument à notre disposition pour régler de façon satisfaisante la question de la reconstruction économique.

Le vicomte Falloden, qui était ministre des affaires étrangères durant la période mémorable qui a précédé immédiatement la déclaration de guerre a, de son côté, déclaré ce qui suit:

Développer et fortifier la Société des nations constitue, d'après moi, le meilleur moyen et le seul bon de restaurer la paix en Europe.

Le 1er mai 1924, le premier ministre Baldwin disait:

Les conservateurs vont faire de la Société des nations le facteur principal de la politique étrangère.

Ramsay MacDonald, qui lui a succédé comme premier ministre a déclaré de son côté:

Il nous faut absolument nous servir de la Société plus souvent que nous ne l'avons fait jusqu'ici.

A maintes autres reprises il a affirmé son intention bien arrêtée de faire intervenir la Société pour ramener et maintenir la paix en Europe et dans le monde entier, but dans lequel elle a été fondée. Lord Parmoor qui représentait le Gouvernement à la dernière assemblée du Conseil à Genève a dit:

La Société a l'appui unanime du gouvernement anglais et d'une grande majorité du peuple anglais.

Passons dans les autres pays et prenons par exemple le Dr Benes, le ministre des finances et le plus éminent homme d'Etat de Tchéquo-Slovaquie. Voici ce qu'il en pense:

Depuis quatre ans, toute la politique de la Tchéquo-Slovaquie s'est inspirée des idéals de la Société des nations et mon pays va continuer dans cette voie.

M. Briand, qui pourrait bien être appelé à diriger les destinées du gouvernement français, je ne parle pas de M. Poincaré qui à maintes reprises, a non seulement exprimé son opinion mais l'a mise en pratique dans toutes les affaires relevant de la Société des nations, M. Briand, dis-je, a déclaré ce qui suit:

La guerre a donné naissance à un instrument admirable auquel nous pouvons nous fier sans hésitation—la Société des nations. La France ne peut pas se plaindre de la façon dont la Société a réglé la question de la Haute Silésie.

M. Herriot, qui est lui aussi un choix possible comme président du conseil dans le nouveau gouvernement français a dit le 11 janvier:

Vous pouvez tourner en ridicule la Société des nations et vous montrer sceptiques à son égard tant que vous voudrez. Il n'en est pas moins vrai qu'elle constitue la base d'un statut international de paix. Si l'on compare les statistiques des naissances en Allemagne et en France, on en vient à la conclusion que la Société des nations est notre seule sauvegarde.

Prenez les grandes organisations ouvrières de France et de Grande-Bretagne; elles se sont prononcées par une majorité écrasante en faveur de la Société des nations. M. Gompers, qui est à la tête de la grande institution américaine a déclaré le 1er mai 1924, au cours d'une enquête tenue à Washington:

Quant à l'entrée des Etats-Unis dans la cour internationale de justice, je suis d'avis que faire partie de ce tribunal serait se rapprocher de la Société des nations et je suis partisan d'un tel rapprochement.

En voici un autre. Herr Streseman a déclaré au Reichstag—je n'ai pas la date exacte:

L'Allemagne accepte le principe de solidarité internationale sur lequel repose le programme de la Société.

On entend dire quelque fois que seuls les pays européens s'intéressent au fonctionnement et à l'œuvre de la Société des nations et en retirent quelque bénéfice Voici ce qui est arrivé, il y a quelques semaines seulement. Le président du Brésil télégraphie au secrétaire de la Société des nations à Genève pour lui dire que le Brésil avait nommé une délégation permanente de liaison à Genève avec tous pouvoirs d'ambassade—un ambassadeur et un aide avec tout un personnel et il termine son télégramme par ces mots:

J'ai agi ainsi parce que je veux de cette façon donner une nouvelle preuve du dévouement et du respect du Brésil envers la Société des nations.

Il s'en trouvera qui diront: "Ce n'est qu'une institution européenne; son centre est en Europe son activité se manifeste en Europe, par conséquent cela n'intéresse que l'Europe ou surtout l'Europe; qu'est-ce que cela peut nous faire? Est-ce le cas? L'Afrique toute entière, à l'exception de l'Egypte, est sous la juridiction de la Société des nations; il en est de même pour l'Asie, pour l'Amérique du Sud toute entière à l'exception de l'Equateur, pour l'Amérique du Nord à l'exception des Etats-Unis et du Mexique et pour l'Europe toute entière à l'exception de l'Allemagne, de la Turquie et de la Russie. L'Allemagne, si le projet Dawes est appliqué, ce qui semble à peu près certain maintenant, va devenir de suite membre de la Société des nations. La Turquie, lorsque le traité de Lausanne a été ratifié, a consenti à demander à faire partie de la Société des nations. Quant à la Russie, je ne puis faire à son sujet aucune prophétie ou aucune promesse, bien que ses gouvernements aient fait des déclarations conformes aux principes généraux de la Société. On ne sait pas cependant si l'on peut se fier à ces déclarations.

Mais peut-on réellement considérer comme une objection le fait que cette organisation applique surtout à l'heure qu'il est ses mesures réparatrices à l'Europe et que, par conséquent, elle n'a aucun intérêt pour nous? Je ne crois pas qu'une telle objection puisse être prise au sérieux. Lorsque la guerre s'est déclarée, nous ne nous intéressions pas outre

mesure à l'Europe au point de vue des avantages qu'elle pouvait nous procurer commercialement ou financièrement, mais nous avons été mêlé à ce conflit et nous avons fait notre devoir. L'Europe ayant le plus souffert de cette guerre, il n'est que juste qu'on la soigne la première et comme le désastre s'est étendu d'Europe à toutes les parties du monde y compris le Canada, il s'ensuit que la réjuvénation de l'Europe, un règlement de ses affaires, et le retour d'une ère de paix et de reprise commerciale et économique aura sa répercussion au Canada et dans le monde entier. Voyons maintenant ce qu'a fait la Société des nations durant les quatre années de son existence. Le but de toutes les guerres antérieures était de s'emparer d'une portion du pays contre lequel on était en guerre et si l'on était victorieux d'en prendre le plus possible. Le Société des nations a supprimé ce but de guerre. Le programme de la Société des nations comporte un article disant que toute propriété conquise devient territoire sous mandat, administré par le pays mandataire pour le bénéfice immédiat de ce pays-même dans l'idée que graduellement ce pays pourra plus tard administrer ses propres affaires et subséquemment faire partie du concert des nations.

Le principe de diviser un territoire conquis dont on ne s'était pas encore assuré la possession fut un des points qui faillit empêcher la conférence de la paix d'assurer la signature d'un traité juste et équitable. Pour certaines raisons, les Puissances conclurent entre elles des traités secrets et se divisèrent ce qu'elles pensaient avoir obtenu en gagnant la guerre. Ce système ne fit pas long feu. Un des principes fondamentaux de la Société veut que chaque traité conclu entre membres de la Société soit envoyé à Genève pour y être publié et enregistré. C'était une mauvaise pilule à avaler pour certains pays, mais le pli était pris et depuis ce temp-là plus de 500 traités ont été envoyés et enregistrés à Genève et plus de 300 d'entre eux ont déjà été publiés. Le coup de mort donné aux traités secrets a fait faire à la paix mondiale un grand pas en avant. On ne sait peut-être pas généralement que deux ou trois grandes nations ont signé entre elles des traités dont personne ne connaissait le texte et le résultat a été que trois ou quatre autres nations ont, de leur côté, suivi cet exemple pour contre-balancer ce qu'elles supposaient pouvoir être les conséquences de ces traités secrets d'où pouvait découler une menace de guerre. L'enregistrement de tous les traités sans lequel ils ne peuvent être mis en vigueur ni devenir effectifs, donne le coup de mort à ce genre d'opérations si préjudiciables à la paix mondiale.

La Société des nations a ensuite évité ce que des gens bien informés considéraient comme cinq guerres plus ou moins meurtrières et personne ne peut dire jusqu'où auraient pu s'étendre, avec, pour l'alimenter, un foyer aussi ardent que l'époque où nous vivons, cette conflagration. Tout le monde est au courant des cinq guerres dont je parle. La Suède et la Finlande ne s'entendaient pas et leur différend était très sérieux et très difficile à régler. Il y avait de la bisbille dans la Haute-Silésie et le Conseil des Alliés ne pouvait en venir à bout; il y avait le différend entre la Pologne et la Lithuanie ainsi que l'incident de Memel et le conflit entre la Serbie et l'Albanie. Ils ont tous été réglés par la Société des nations à laquelle ils avaient été soumis par la Conférence des Ambassadeurs après que celle-ci se fut déclarée impuissante à les régler elle-même.

La cinquième menace de guerre provenait du différend entre l'Italie et la Grèce. Le premier ministre Baldwin a déclaré en pleine Chambre des Communes anglaises—et je suppose qu'il était au courant aussi bien que n'importe qui de ce qui se passait à ce moment-là—que si une Société des nations n'avait pas existé, le différend entre la Grèce et l'Italie aurait dégénéré en une guerre à laquelle auraient été mêlées tous les états méditerranéens. C'est une déclaration osée, mais qui mérite considération.

Que se passa-t-il à Genève? Au moment même où la nouvelle de l'attaque de Corfou arrivait à Genève, il se trouva que la Société des nations était en séance; 54 nations y étaient représentées, et sur ce nombre, il ne s'en trouva pas une seule pour excuser même l'acte de l'Italie. De la plus petite à la plus grande, toutes réprouvèrent la hâte avec laquelle cet acte avait été commis et son inopportunité. Cette réprobation, qui indiquait ce que le monde pensait de l'attitude de l'Italie, arrêta l'emportement de ce pays et restaura la paix jusqu'à ce qu'on en arrivât à un règlement de ce litige; de cette façon un prompt règlement était assuré. C'était un fleuron à ajouter à la couronne de la Société des nations.

La Société a de plus réussi à faire créer une cour de justice internationale dont avaient rêvé les meilleures nations du monde et les meilleurs hommes d'Etat de ces nations depuis plus de cinquante ans. Tous les efforts individuels ou collectifs d'un petit groupe pour mener à bien ce projet avaient échoué jusqu'ici. Dans le Pacte, on donna à la Société des nations la permission d'entreprendre cette œuvre, et en moins d'un an, elle avait

réussi à fonder une cour de justice internationale qui a été approuvée et légalisée par 47 pays jusqu'à ce jour. La cour de justice internationale a rendu jusqu'ici de grands services. Elle a eu à régler des affaires internationales, ainsi qu'à donner des conseils juridiques.

Jetez un coup d'œil sur la scène qui s'est déroulée dans l'enceinte de ce tribunal, il y a quelques mois seulement. Les nations alliées avaient poursuivi l'Allemagne pour avoir interdit à un navire allié le passage dans le canal de Kiel. En d'autres temps, cela aurait pu suffir pour provoquer une guerre. Dans le cas actuel, grâce à la Société des nations, les parties intéressées décidèrent de soumettre cette affaire à la cour de justice internationale, et, un beau jour, on vit siéger onze juges de ce tribunal ayant à leurs côtés un juge allemand qui est autorisé à siéger lorsqu'il s'agit d'un cas dans lequel son pays est intéressé. Il y avait des avocats allemands, des avocats français et des avocats anglais qui firent tour à tour entendre leurs plaidoiries, et finalement le tribunal rendit une décision en faveur des Alliés. L'Allemagne fut condamnée à payer l'amende et les frais de la cause et l'affaire en resta là.

L'honorable M. CASGRAIN: Quel fut le montant de l'amende?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je l'ignore. Prenez un autre cas. Vous vous rappelez sans doute de l'incident de Fachoda, il y a quelques années. Il s'agissait d'un petit carré de sable quelque part en Afrique. Un lieutenant français avait hissé son drapeau et le commandant anglais, Kitchener, était survenu et lui avait dit: "Vous êtes en territoire anglais; baissez votre drapeau". Le lieutenant français répliqua: "Lorsque le drapeau français est hissé, on ne le baisse jamais". "Celui-ci va cependant être baissé", répondit Kitchener, et de fait il fut baissé. La France et l'Angleterre furent de ce fait à couteaux tirés et les esprits étaient très montés, comme le savent tous ceux qui se rappellent cet incident; la guerre ne fut évitée que par miracle.

L'honorable M. CASGRAIN: Sans la Socitété des nations.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Sans la Société des nations. Qu'arrive-t-il maintenant? Voilà une dispute où il s'agit d'une question de nationalité et d'enrôlement d'un sujet britannique dans l'armée française à Tunis ou au Maroc La Grande-Bretagne dit: "D'après la coutume internationale, vous ne pouvez pas mettre la main sur un de mes sujets et l'enrôler." La France répond: "C'est une question de procédure dans nos propres colonies; c'est une affaire privée; nous avons le droit de le faire et nous allons nous en prévaloir." Les deux pays en sont donc rendus à un point où toute entente est impossible. Ils disent alors: "En tant que membres de la Société des nations, soumettons notre différend à la cour de justice internationale et nous nous engageons à nous soumettre à sa décision." La question est soumise à ce tribunal, on la discute devant lui, jugement est rendu et il donne tort à la France. Qu'arrive-t-il? En moins de six semaines, les deux nations signent un traité conforme à la décision rendue par le tribunal. Cela donne une idée des services que peut rendre la cour de justice internationale.

Il existe aujourd'hui dans les dossiers ou sur la table du comité des Affaires étrangères à Washington une recommandation faite par feu le président Harding et une autre par M. Coolidge, le président actuel, demandant que les Etats-Unis fassent partie de cette Cour de Justice. Cela prouve que les Etats-Unis ne voient pas d'un mauvais œil le but, l'idéal et l'œuvre de la Société des nations. Ils sont de tout cœur avec elle, au point de vue opinion, mais ne partagent pas ses vues sur les méthodes employées. A l'heure qu'il est, les Etats-Unis, par l'intermédiaire de ses propres citoyens coopèrent officiellement ou autrement, avec zèle à différentes œuvres de la Société des nations et. aux Etats-Unis même, on peut compter ceux qui sont en faveur de l'entrée de ce pays dans la Société et ceux qui y sont opposés.

Il y a, de plus, la question de la restauration financière. Il me reste juste le temps d'en mentionner les trois points principaux. Premièrement la restauration de l'Autriche qui, il y a moins de dix-huit mois, courait à un désastre financier et commerciale certain. Toutes ses ressources étaient épuisées; les Alliés ne voulaient plus lui avancer d'argent et elle s'adressa en dernier recours à la Société des nations. La Société tira des plans, obtint de l'Autriche certaines mesures législative, mit à Vienne un directeur à sa solde et au mois de novembre—c'est-à-dire un an après que le projet eût été mis à exécution—put annoncer cette bonne nouvelle que les dépenses et les revenus de l'Autriche faisaient poids égal et même mieux dans la balance, et que depuis le mois de novembre, le gouvernement de ce pays n'avait pas été obligé de tirer sur le fonds supplémentaire qui avait été mis à sa disposition pour régler les

déficits qui auraient pu être enregistrés jusqu'à la fin de l'année 1924, alors que la Société devait laisser l'Autriche se débrouiller toute seule. On reconnaît partout aujourd'hui que l'Autriche constitue le plus bel exemple de rénovation financière auquel il ait été donné d'assister de nos jours. Qu'arriva-t-il ensuite? La Hongrie a vu crouler sa devise dont la valeur était tombée au-dessous de celle de la couronne autrichienne lorsque cette dernière était à son niveau le plus bas. La Hongrie fit appel à la Société des nations: "Venez nous aider aux mêmes conditions". Le comité des réparations y consentit; les puissances de l'Entente y consentirent aussi; des arrangements furent conclus et aujourd'hui siège à Budapest le directeur de la Société des nations en la personne d'un avocat et financier de Boston qui dirige pour la Hongrie le même plan de rénovation qui réussit si bien pour l'Autriche.

L'an dernier un million et plus de réfugiés furent transportés d'Asie Mineure en Grèce—un cinquième de toute sa population. Comment la Grèce désarmée, complètement désorganisée, sans crédit ni ressources, allait-elle pouvoir prendre soin de ce million de réfugiés —un cinquième de sa population—qui lui arrivait à l'improviste? Quel est le pays qui aurait pu le faire? Aucun. La Société des nations prit l'affaire en mains, en vint à une entente avec le gouvernement grec, envoya en qualité de directeur M. Morgenthau, ancien ministre américain à Constantinople, puis s'adressa à la Banque d'Angleterre à Londres. La Banque d'Angleterre examina l'affaire, considéra les méthodes employées et le directeur qui avait été nommé, puis déclara: "Voilà un million de livres sterling que nous allons vous prêter." Le million fut dépensé et l'on prit soin de 200,000 ou 300,000 de ces réfugiés. Il fallait un autre million, et la Grèce n'était pas encore prête à mettre un emprunt sur le marché. Il y a une semaine, M. Morgenthau se rendit à la Banque d'Angleterre, exposa son cas, et la Banque consentit à avancer un autre million pour mener à bonne fin le plan préparé et appuyé par la Société des nations. Je n'ai pas le temps d'exposer le modus operandi, mais cela donne une idée de la confiance que les gros banquiers et les grosses institutions financières ont dans les directeurs de la Société des nations. Voilà l'œuvre merveilleuse que la Société a accomplie au point de vue de la restauration financière.

Parlons un peu maintenant des méthodes humanitaires de la Société. Les prisonniers de guerre, les hostilités terminées, et deux ans après, se chiffraient à plus d'un demi-million; la plus grande partie était reléguée dans les confins de la Russie, mais il y en avait un certain nombre en Europe. Ces pauvres prisonniers vivaient dans des conditions des plus précaires. Quel était le pays qui allait entreprendre de les rapatrier? Aucun ne pouvait le faire, pas un n'y aurait consenti. La Société des nations se mit à l'œuvre et avec le Dr. Nansen, qu'elle avait nommé son commissaire, rapatria en moins de dix-huit mois 477,000 de ces pauvres prisonniers. Voilà un exemple de ce qu'a fait la Société au point de vue humanitaire.

Je me résume. Au point de vue maladies, hygiène, drogues, traite des femmes et des enfants, etc., la Société des nations a l'appui de 47 ou 50 nations qui en font partie, ainsi que celui de plusieurs pays qui n'en sont pas membres. Les drogues, les épidémies, les fièvres, les maladies de toutes sortes ne connaissent pas de frontière nationale, et il est impossible de les combattre sans effort collectif. Ces maladies prennent naissance dans des endroits très éloignés les uns des autres et tombent comme la foudre sur des populations qui ne sont pas préparées à les combattre, mais si tous les pays ou presque tous se donnent la main pour y faire face, il y a de grandes chances d'enrayer le mal.

Je passe maintenant à la dernière objection. Le Canada retire-t-il quelque bénéfice de la Société des nations? Nous lui versons $170,000 par année et le Canada n'a pas d'argent à gaspiller. Quel bénéfice en retirons-nous? Cui bono? Voilà ce qu'on se demande. Je répondrai simplement ceci. Quel bénéfice le Canada a-t-il retiré de la guerre? Soixante mille de ses enfants dorment leur dernier sommeil dans la poussière des champs de bataille européens; des milliers d'infirmes se traînent dans nos rues, encombrent nos hôpitaux et sont soignés dans nos foyers; notre dette s'est accrue de deux millions et quart avec des impôts en conséquence, sans compter le coût de tous les rouages administratifs pour la répartition des pensions et autres formes d'aide donnée aux vétérans. Voilà ce que le Canada a retiré de la guerre.

Aurait-on pu éviter cette guerre? Le vicomte Falloden, qui était ministre des Affaires étrangères à cette époque a déclaré à maintes reprises: "Si nous avions eu une Société des nations en 1914, au moment où j'essayais en dernier recours de réunir trois ou quatre nations susceptibles de se prononcer si possible contre la guerre, celle-ci n'aurait jamais eu lieu." Voilà un témoignage qui a de la valeur. N'importe qui peut dire qu'il n'en croit pas un mot, mais ce n'en est pas moins le témoignage d'un homme qui jouait un rôle important dans cette affaire.

Si une autre guerre survenait, le Canada pourrait-il se dispenser d'y prendre part? Serait-il en état de le faire? Et s'il y avait une autre guerre ne serait-elle pas encore plus terrible que la dernière au point de vue des moyens de destruction employés par les belligérants? Je lis actuellement dans les journaux les progrès réalisés par l'électricité et la chimie et les recherches faites à ce sujet. Je lis que l'on a découvert une chose terrible, les rayons diaboliques qui peuvent être disséminés dans l'atmosphère et dirigés avec une certaine précision sur un certain point dans un certain rayon et qui possèdent un pouvoir de destruction incalculable. Personne ne sait où s'arrêtera la soif de découverte des chimistes, mais tous les experts navals et militaires sont d'opinion que les engins de destruction qui seront employés durant la prochaine guerre laisseront loin en arrière ceux dont on a fait usage au cours du dernier conflit. Ne vaut-il pas la peine que nous profitions du seul moyen que le monde connaisse d'empêcher la guerre et d'assurer une paix ininterrompue? Allons-nous nous retirer de la Société des nations et provoquer ainsi, si d'autres pays suivent notre exemple, la désintégration de cette organisation et sa ruine finale? Qu'est-ce que cela nous coûte après tout? Il y a aujourd'hui dans les crédits une subvention de $168,000 —mettons $170,000 en chiffres ronds—et divisons ce montant entre tous les habitants du Canada comme s'il s'agissait d'un fonds d'assurance; on trouvera que chaque homme, femme et enfant qui habitent le Domition aura à payer exactement les deux-tiers du coût d'un timbre-poste.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois refléter l'opinion de tous les membres de cette Chambre qui ont eu la bonne fortune d'entendre le discours de l'honorable sénateur, en disant que l'exposé qu'il nous a fait cet après-midi de l'œuvre accomplie par la Société des nations nous a plu énormément. S'il y a en dehors de l'Europe un pays qui a besoin des secours de la Société des nations, c'est bien le Canada; s'il y a en Amérique un pays qui s'intéresse à la Société, c'est le nôtre. Nous sommes le seul pays d'Amérique qui ait des liens avec l'Europe et nous avons un intérêt direct à assurer le maintien de la paix en Europe. J'aurais voulu que le Congrès des Etats-Unis put entendre le discours que l'honorable sénateur a prononcé aujourd'hui. Je suis persuadé qu'il aurait réussi à ramener dans le cœur et l'esprit du peuple américain son désir original pour la création d'une Société des nations. Depuis vingt ans j'ai été mêlé à différentes organisations pacifistes américaines. J'ai assisté plus d'une fois à leurs délibérations. Sur tout le territoire américain, dans chaque Etat, il existe des sociétés pour le maintien de la paix. Nous savons tous comment cette nation, qui fut une des premières à créer un mouvement en faveur de l'arbitrage universel et de la création d'une Société des nations, s'est arrêtée en chemin. J'espère que l'honorable sénateur, avec le zèle dont il fait preuve pour cet idéal, n'hésitera pas à traverser la frontière et à élever la voix dans la capitale des Etats-Unis pendant une session du Congrès. Je sais qu'il existe des sceptiques. J'en ai un à ma gauche.

L'honorable M. ROCHE: Il n'est pas le seul.

L'honorable M. DANDURAND: Mais je sais aussi qu'un grand nombre d'hommes, voire même un grand nombre de femmes, qui ont étudié sérieusement ce problème en sont venus à la conclusion que la Société des nations était notre seule planche de salut. J'ai devant moi une lettre sur la Société des nations adressée à la *Gazette de Montréal* et qui porte la signature de personnes représentant les divers éléments qui constituent la population de Montréal. Permettez-moi de vous la lire:

Société de la Ligue des nations

Au Directeur de la *Gazette*:

Monsieur,—Nous partageons pleinement l'opinion que vous avez exprimée dans votre numéro du 21 courant, à l'effet que le Canada, en tant que signataire et contributeur de la Ligue des nations devrait être tenu au courant, mieux qu'il ne l'est à présent, de la raison d'être, des faits et gestes et de l'utilité de la Ligue. Si l'on veut que les diverses opinions sur les "avantages de la Ligue", auxquels vous dites que l'honorable M. Mackenzie King a fait allusion récemment, puissent concourir à donner cet appui solide et intelligent sur lequel compte notre premier ministre et qui seul peut permettre à la Ligue de rendre des services réels, il faut de toute nécessité que l'on fournisse régulièrement à tous ceux qui s'y intéressent tous les renseignements possibles sur cette organisation.

En réponse à votre défi, qui est pleinement justifié, c'est maintenant à vous et, par votre intermédiaire, au public en général que nous nous adressons, pour exposer nos vues sur cette question primordiale.

Tout le monde est au fait que le Canada, en apposant sa signature au Traité de paix de Versailles et au Pacte est devenu de ce fait membre de la Société des nations, mais nous ne connaissons que très imparfaitement ce qui en découle en réalité, les responsabilités que les Canadiens ont contractées, les buts et les méthodes de la Société, sa sphère d'action et ce qu'elle a accompli jusqu'à ce jour, et c'est ce qui est la cause de la plupart des objections formulées à son égard. On rencontre des gens qui ont des opinions absolument erronées et contradictoires comme, par exemple, que la Société est un surétat qui peut imposer ses recommandations à ses membres ou alors que la Société n'a aucun pouvoir et ne peut par conséquent rien faire. Le but réel de la Société est de supprimer la force comme moyen de régler un différend international et d'y substituer la puissance du raisonnement, du sens commun et de l'opinion publique. Quant à l'accuser de n'avoir rien fait, il suffit de citer la restauration financière de l'Autriche, la solution satisfaisante de la

délicate question entre la Suède et la Finlande au sujet des îles Aaland, le règlement des différentes disputes de délimitation des frontières entre l'Allemagne et la Pologne en Haute-Silésie, entre la Tchéquo-Slovaquie et la Hongrie, entre la Pologne et la Lithuanie, cette dernière ayant presque dégénéré en guerre. Si, comme vous le dites, "cette bonne œuvre a été accomplie sur des théâtres éloignés" nous devons nous rappeler qu'il y a à l'heure actuelle soixante mille tombes canadiennes en France. Vous faites remarquer que l'incident de Corfou n'a pas été mentionné dans la liste de ces bonnes œuvres. Il est impossible d'entrer ici dans les détails de l'affaire de Corfou, mais il n'y a aucun doute que la Société, grâce à ce qu'elle a fait et n'a pas fait, a contribué énormément à la cause de la paix. Le fait qu'elle n'a pu faire mieux provient non pas d'une défaut inhérent mais surtout de deux faits principaux—le premier que les peuples et les gouvernements des Etats qui en font partie n'ont pas encore parfaitement saisi la nature de ses fonctions et de sa compétence, et deuxièmement, qu'elle n'aura pleins pouvoirs que le jour où en feront partie les pays qui s'en tiennent encore éloignés. Les services qu'elle a rendus au point de vue politique, économique et humanitaire justifient amplement sa raison d'être et si le public était tenu au courant chaque mois, par la voix des journaux et du haut de la tribune, des progrès et des faits et gestes de la Société, il connaîtrait les dessous des affaires étrangères et des relations internationales, connaissance indispensable et dont le besoin se fait de plus en plus sentir. Des mesures vont être prises prochainement pour assurer une telle publicité.

Les succès et les progrès de la Société dépendent en grande partie de la presse qui peut faire plus que tout autre medium pour la faire connaître et comprendre et pour faire sentir aux citoyens des Etats qui en font partie son utilité et leur responsabilité personnelle à son égard.

Que nous ayons foi ou non en l'abolition définitive des guerres, personne ne peut se soustraire à la responsabilité de faire tout en son possible pour les retarder ou les empêcher. S'il s'agissait simplement de rendre la guerre moins terrible, plus humaine, il serait difficile d'empêcher quelqu'un de douter que le résultat vaudrait la peine qu'on se donne pour y arriver. Avec les progrès que fait la science, il est certain que la guerre va devenir de plus en plus meurtrière, "civilisée" seulement dans le raffinement de ses cruautés, et de plus en plus sauvage et terrifiante. Le caractère chevaleresque de l'homme se révolte contre les instruments de torture et de mort comme les gaz asphyxiants et les puits empoisonnés—l'esprit chevaleresque a le droit de faire entendre sa voix, mais la prudence et les leçons du passé nous apprennent qu'en guerre les belles promesses ne sont qu'une bien pauvre protection contre de tels moyens d'attaque et que la nation la plus honorable doit être prête à y faire face et à les combattre.

On nous demande davantage. On nous demande que tous les citoyens canadiens soient amenés à se rendre compte de leur propre responsabilité à l'égard de le guerre, de l'importance que la guerre peut prendre, à leurs yeux. On demande que le Canada ait une plus grande compréhension de ce qui était autrefois parole de prophète et qui est aujourd'hui le motto des hommes d'affaires, à savoir que tous les hommes et tous les pays sont frères, que l'un ne peut pas souffrir sans que tous en souffrent et que l'isolement, voulu ou recherché, ne peut pas exister de nos jours.

On demande de montrer aux hommes ce qu'est la guerre en réalité, ses horreurs et son inutilité et que l'opinion publique s'habitue à voir régler des différends internationaux autrement que par l'épée et le feu.

On entend quelquefois poser la question suivante: Le Canada dépense $198,688 par année pour la Société des nations; quels avantages en retire-t-il? Du fait de la guerre, le Canada a été obligé de verser cette année plus d'un million de dollars par semaine. Sur ce chapitre comparons les dépenses avec ce que nous avons obtenu en retour.

Il n'y a que deux alternatives, comme l'a déclaré le premier ministre d'Angleterre: une Ligue, ayant l'appui de toutes les nations et soutenue par l'opinion publique, avec la paix en perspective ou un équilibre des forces avec la guerre pour tout partage.

Il s'agit de choisir entre l'espoir et le découragement.

"Nous avons foi et non seulement foi, mais une confiance illimitée en la Société des nations" a déclaré un représentant de la France qui traduisait l'esprit français et M. Poincaré a espérance de voir "la consolidation de la paix, grâce à son activité savamment ordonnée".

Une des raisons de cet espoir que l'on place en la Société des nations, et que l'on ne peut nier, est qu'elle permet de temporiser. Si les nations avaient consenti à temporiser en 1914, il est fort possible que la plus terrible et la plus désastreuse des guerres dans l'histoire du monde eut pu être évitée.

Il n'y a pas à revenir sur le passé.

C'est à nous d'assurer l'avenir.

La justice et la charité demandent que nous ne basions notre opinion de la Société que sur "la preuve", et après avoir fait le procès sans parti pris, de faire tout en notre possible pour la transformer en un instrument de paix pour l'amour de l'humanité, une dette sacrée que nous avons contractée envers ceux qui sont morts durant la dernière guerre et dans un esprit de compassion et de justice pour les générations à venir.

John Montreal
R. Dandurand
George G. Foster
Athanase David
Julia Drummond
Vincent Meredith
A. W. Currie
E. W. Beatty
W. Saunders, Rural Dean, Président, Montreal Protestant Ministerial Assoc.
M. J. Merritt, Rabbi
Margaret Hingston.

Je répète que je partage entièrement les vues du très honorable sénateur et que j'approuve chacune de ses paroles.

Le débat est ajourné sur proposition de l'honorable M. MacLennan.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ADMINISTRATION
INSTITUTION D'UN COMITE SPECIAL

L'honorable M. BENNETT propose:

Qu'un comité spécial de cette Chambre soit institué pour faire enquête et rapport, à différentes époques, sur:

(a) Les déclarations et les accusations que l'honorable J. D. Taylor a formulées dans cette Chambre, le 8 mai dernier, à l'égard de l'administration de la marine marchande du gouvernement canadien et des chemins de fer nationaux du Canada.

(b) L'acquisition de l'immeuble connu sous le nom d'"Hôtel Scribe", à Paris, France, ainsi que sur toutes les négociations, opérations et paiements s'y rapportant.

(c) L'emploi ou l'engagement d'un nommé Aronovici par ladite administration des chemins de fer nationaux du Canada, les services accomplis par lui, s'il en a accompli, et la commission, le traitement ou toute autre rémunération que lui a payée ladite administration, ou payée en son nom.

(d) Le système d'achat de fournitures devant servir ou se rapportant au réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

(e) Le dépôt par la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de $1,000,000 des deniers publics à la Home Bank du Canada, et le retrait de ce dépôt par ladite compagnie, au mois ou vers le mois de mai 1923.

(f) D'une façon générale, sur toutes choses qui, de l'avis du comité, découlent de la question susdite ou s'y rapportent, ou sur lesquelles le comité jugera à propos d'enquérir.

(g) Que cette enquête soit subordonnée à la condition qu'elle ne portera sur aucune affaire de service ou d'administration depuis le commencement de l'année 1924, si, de l'avis de l'administration dudit réseau, une enquête sur ces matières peut être préjudiciable aux biens ou au bon service du réseau.

(h) Que ledit comité soit composé des honorables Messieurs .. ..

(i) Que ledit comité soit autorisé à recueillir des témoignages sous serment, d'assigner des témoins, de requérir la production de documents et de dossiers, et d'employer, pour ses écritures ou autrement, l'aide qu'il jugera nécessaire pour les fins de l'enquête.

Il dit: Lorsque l'honorable sénateur de Westminster (l'honorable M. Taylor) a porté ses accusations devant cette Chambre le 7 avril dernier, je crois, les honorables sénateurs qui siègent de ce côté-ci de la Chambre étaient prêts, je l'imagine, à se prononcer unanimement en faveur d'une enquête immédiate. La nature et la gravité de ces accusations étaient telles qu'aucun gouvernement qui se respecte n'aurait pu hésiter une minute à accorder une enquête; cela n'empêche pas qu'aujourd'hui, après que la presse entière du pays, de l'Atlantique au Pacifique, a reproduit ces accusations, le ministre des chemins de fer dans le gouvernement actuel fait la déclaration suivante publiée dans le numéro du 22 mars 1924 de la *Gazette* de Montréal:

L'honorable G. P. Graham, ministre des chemins de fer questionné aujourd'hui au sujet de l'enquête proposée par le Sénat, s'est contenté de dire qu'il était assez humain pour continuer à respecter tout employé des chemins de fer nationaux ou de la Marine marchande du Canada et à continuer à lui accorder sa confiance tant qu'il n'aura pas une preuve tangible de la culpabilité de cet employé. Quant aux accusations portées contre des employés demeurant sur la côte du Pacifique, le Sénat ne tarderait pas à s'apercevoir ce qu'il en coûte d'amener à Ottawa tous les témoins que l'on veut faire comparaître.

Comme question de fait, a déclaré le ministre, M. Temple, de Winnipeg, a fait une enquête sur ces accusations et il prépare actuellement son rapport. Les dépositions des témoins interrogés couvrent des milliers de pages; l'étude de ce rapport prendra bien du temps.

Pour être juste le comité du Sénat chargé de faire une enquête devrait attendre d'avoir ce rapport devant lui avant de se mettre à l'œuvre. D'un autre côté, le moyen le plus simple et le plus satisfaisant pour ceux qui ont porté ces accusations de conspiration, etc., serait, s'ils les pensent bien fondées, de soumettre aux tribunaux civils ou criminels de la Colombie Anglaise toutes les informations qu'ils ont en leur possession. Cela permettrait aux personnes incriminées qui protestent de leur innocence de se disculper devant un tribunal absolument indépendant.

Lorsque l'on voit un ministre responsable de la Couronne donner une entrevue comme celle-ci, tout ce que l'on peut répondre est, tout d'abord qu'il fasse des excuses au Sénat. Je me soucie fort peu de ce que l'honorable George P. Graham a pu dire de moi, du fait qu'il m'a qualifié de politicien endurci et rassis, alors que lui-même a toujours pratiqué l'art de la politique pour essayer de noircir tout le monde, mais ce que je lui reproche, c'est d'avoir prétendu que le Sénat ne constituerait pas un tribunal indépendant. Je suis d'autant plus surpris d'entendre une telle assertion sortir de sa bouche que le *Globe* a déclaré ce qui suit lorsque ces accusations ont été proférées:

Les accusations de péculat contre des employés des chemins de fer nationaux en Colombie Anglaise et de contrebande de liqueurs contre des employés de la Marine marchande devraient faire le sujet d'une enquête publique au cours de laquelle les témoins devraient être interrogés sous serment. Le réseau national, s'il veut garder la confiance du public, doit être au-dessus de tout soupçon.

Le *Globe* ne s'est pas abaissé à faire des personnalités, comme se l'est permis M. Graham en insinuant qu'une enquête par le Sénat ne serait pas faite d'une façon honnête et indépendante. Le ministre aurait dû se renseigner un peu mieux sur la façon dont cette enquête a été conduite par les Chemins de fer national. S'il l'avait fait, il n'aurait jamais commis l'erreur que contient sa déclaration. Il prétend que l'enquête sur ces accusations a été conduite devant un M. Temple, qui prépare actuellement son rapport, que les témoignages entendus couvrent des milliers de pages et qu'il faudra du temps pour lire et étudier ce rapport. Pourquoi M. Graham ne dit-il pas toute la vérité? En quoi a consisté cette enquête? Les témoignages n'ont pas été donnés sous serment. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas ajouté à sa déclaration que l'enquête devrait être prise pour ce qu'elle vaut, attendu que les témoignages rendus n'étaient que des ouï-dire et qu'ils n'ont pas été donnés sous serment.

Je passe maintenant au président du réseau qui a donné samedi dernier une entrevue au *Globe* de Toronto. Il donne au moins de meilleures raisons. Je ne vous lirai pas toutes ses déclarations maintenant me réservant de le faire à la fin de mes remarques. Voici ce qu'il dit:

Si quelqu'un veut critiquer le réseau, il demande que ces critiques soient basées sur des point concrets tels que le service, la courtoisie des employés, etc.

Je n'ai pas à me plaindre de la courtoisie des employés des Chemins de fer nationaux. Quels sont-ils? Ce sont les anciens employés du Canadien-Nord, de l'Intercolonial et du

Grand-Tronc. Durant les trente-cinq ou quarante années que j'ai voyagé sur le Grand-Tronc, j'ai appris à les connaître. Qui a jamais entendu quelqu'un se plaindre de la courtoisie des employés du Grand-Tronc? Permettez-moi de vous citer des exemples dont j'ai été témoin. Il y eût, durant de nombreuses années, sur la division Midland du Grand-Tronc, un conducteur du nom de Mitchell; il y avait aussi M. Boundley et M. Piggott. Que font aujourd'hui leurs fils? M. Mitchell était un des fonctionnaires les plus hauts placés du chemin de fer Canadien-Nord et le gouvernement lui demanda de rester à son poste; il était chargé de veiller à l'état financier du réseau. Je n'en suis pas absolument certain, mais je crois que M. Piggott est aujourd'hui expéditionnaire en chef du Grand-Tronc à Stratford. Quant à M. Boundly il a deux fils qui occupent des postes importants dans le département des finances des chemins de fer nationaux.

Le président du réseau ne s'imagine pas que je vais perdre mon temps à critiquer la courtoisie des employés, pour la bonne raison qu'il n'y a rien à dire à ce sujet. Les fils de ces vieux employés occupent aujourd'hui de hautes positions parce que leurs pères se sont montrés dignes de la confiance que l'on avait placée en eux et se sont acquis le respect de tous ceux avec qui ils sont venus en contact Pourquoi sir Henry Thornton essaye-t-il de mettre de telles questions sur le tapis?

Mais où je diffère d'opinion avec lui, c'est sur la question du service et je me propose de discuter ce point. Je présume que le mot "service" s'applique à la conduite de chacun des employés de ce réseau, depuis le président jusqu'au bas de l'échelle. Si quelqu'un a commis une faute, plus la position qu'il occupe est élevée, plus l'offense est grave. Le président de tout le réseau est naturellement celui qui occupe le poste le plus élevé. Il n'y a personne aujourd'hui, dans tout le Canada qui a une plus grande responsabilité que le président des chemins de fer nationaux et cette responsabilité est accompagnée, à juste titre, d'un traitement élevé—$50,000 par année, si je ne me trompe pas. Il a avec lui un Bureau de direction et il est bon que le Sénat connaisse bien la composition de ce bureau. Je vais citer les noms dans l'ordre où je les ai écrit devant mes yeux: M. McDougald, de Toronto; M. Décarie, de Montréal; M. Dawson, de Prince-Rupert; M. James Stewart, de Winnipeg; M. Tom Moore, d'Ottawa; M. Sinclair, de New-Glasgow; M. Bell, qui demeure à Ottawa et M. Ruel, qui réside à Montréal.

L'honorable M. CASGRAIN: Et M. Talbot?

L'hon. M. BENNETT.

L'honorable M. BENNETT: Le gouvernement, pour des raisons qu'il connaît mieux que personne, annula, par suite des protestations que firent entendre les journaux libéraux de la province de Québec, la nomination de M. Talbot et celui-ci fut remplacé par M. Décarie. Je n'ai pas un mot à dire contre l'un ou l'autre de ces messieurs. Je suppose qu'ils sont bien connus dans la partie du pays où ils demeurent. Mais où je veux en venir est que, leurs résidences étant disséminées de l'Atlantique au Pacifique et situées à de grandes distances d'Ottawa, il est pratiquement impossible à ces directeurs d'assister à toutes les assemblées mensuelles qui ont lieu. Le pays peut s'estimer heureux d'avoir sur le Bureau de direction et à portée de la main, M. Bell et M. Ruel qui connaissent très bien le réseau et qui sont, à mon avis, très habiles. Il n'en reste pas moins vrai que le président a la main haute sur le réseau. C'est pour cette raison que le pays doit pouvoir s'attendre plus que de n'importe quel autre à une certaine considération de sa part et a le droit de passer en revue ses faits et gestes.

Quel est le montant d'argent qui a été placé dans le réseau des chemins de fer nationaux? Nous entendons parler de tellement de millions et de centaines de millions qu'il est assez difficile de fixer un chiffre. Nous savons qu'une seule section, la section du gouvernement du Grand-Tronc-Pacifique a coûté $250,000,000 ou approximativement. Tous ces chiffres ajoutés les uns aux autres représentent des centaines de millions et forment un total qui dépasse l'imagination; tout cela est pratiquement, cependant, entre les mains d'un seul homme. Ce pays a donc le droit de demander que les affaires de ces chemins de fer soient exposées au grand jour. Après tout, cette organisation n'a qu'un seul actionnaire qui est le peuple canadien. La demande d'enquête sur les affaires de cette compagnie de chemin de fer ne date pas d'aujourd'hui. Lorsque les libéraux étaient dans l'opposition, ils ont constamment réclamé à grands cris que ce réseau fasse l'objet d'une enquête. Je citerai à ce sujet un extrait des Débats de 1921. A cette époque aucune accusation grave n'avait été portée devant la Chambre; il ne s'agissait que d'une simple question d'administration du réseau, et l'honorable W. L. M. King proposa la résolution suivante que l'on peut lire dans les Débats, page 1801, volume 2:

Que tous les mots après le mot "session", deuxième ligne, et jusqu'à la fin, soient biffés, et remplacés par ce qui suit:

"Que ce comité pourra connaître de toute question afférant d'une façon quelconque aux chemins de fer que le Gouvernement possède ou contrôle, soit sous la direction du département des Chemins de fer et des

Canaux, ou d'une corporation dont le Gouvernement est actionnaire—qu'il s'agisse ou non de la construction ou de l'exploitation—à compter du jour où le Gouvernement a nommé un bureau de directeurs de la compagnie du chemin de fer Canadian Northern jusqu'aujourd'hui; et aussi connaître de toute question afférant d'une façon quelconque à la marine marchande du gouvernement canadien, soit du chef de la construction ou du service des navires, et que ce comité aura pouvoir de faire quérir papiers, personnes et archives, de retenir des conseillers et experts en matière de transport, et de faire de temps à autre tels rapports et recommandations qu'il jugera d'intérêt public."

Il s'agissait d'une résolution d'une grande portée touchant les droits du Parlement à s'immiscer dans les affaires de la compagnie.

L'honorable M. DANDURAND: Qu'advint-il de cette résolution?

L'honorable M. BENNETT: Je vais y venir dans un instant. Parlant sur sa motion, M. King termina ses remarques comme suit:

Au sujet de cet amendement, j'espère que la Chambre ne perdra pas de vue que le pays demande aujourd'hui que l'on fasse la lumière complète sur toutes les circonstances qui ont occasionné un déficit d'environ $48,000,000 l'an dernier et de $70,000,000 cette année sur les chemins de fer nationaux, et qu'aussi le Gouvernement demande au Parlement de voter pour les chemins de fer et les canaux une somme de $167,000,000 en vue des dépenses de l'an prochain, tandis que jusqu'à présent, nous n'avons pu avoir aucun renseignement d'un caractère substantiel ou essentiel sur l'exploitation, le contrôle et l'administration de ces services publics. C'est pour permettre au Parlement et au pays d'obtenir la lumière la plus complète sur ces vastes dépenses des deniers publics que cet amendement a été rédigé dans la forme claire qui lui a été donnée.

Tout le monde admettra avec moi que cette résolution était d'une grande portée et que, si elle avait été adoptée par la Chambre, il aurait fallu faire une enquête sur toutes les subdivisions et tous les rouages du réseau.

Je ferai remarquer aux honorables sénateurs que dans la résolution que j'ai présentée, il y a une clause interdisant au comité de s'enquérir des affaires de la compagnie pour l'années courante, parce qu'il ne serait pas juste de faire comparaître des témoins devant le comité pour prouver ce qu'ils ont payé pour telle ou telle chose qu'il s'agisse de fournitures, de construction ou de contrats. La résolution de M. Mackenzie King, permettait cependant de s'enquérir de toutes ces choses.

L'honorable M. DANDURAND: Les Communes ont-elles adopté cette résolution?

L'honorable M. BENNETT: Un long débat s'ensuivit. La résolution ne fut pas adoptée, mais le premier ministre du temps, le très honorable Arthur Meighen, proposa la résolution suivante qui fut adoptée::

Qu'un comité permanent des chemins de fer nationaux et de la marine marchande canadienne soit nommé pour la présente session et chargé d'examiner les questions suivantes:

1. Quels sont ceux des renseignements relatifs à l'exploitation des chemins de fer nationaux et de la marine marchande canadienne par les soins du bureau administratif, qu'il y aurait lieu dans l'intérêt public, de communiquer au Parlement en réponse aux questions et aux motions tendant au dépôt de documents, ou autrement;

2. Quand, par quelle méthode et dans quelles conditions ces renseignements devraient être communiqués, en tenant compte de la nécessité de porter à la connaissance du Parlement et du public tous les faits nécessaires pour arrêter une politique (finances comprises), et de placer le bureau administratif dans les conditions les plus propres à rendre sa gestion effective;

3 Quel mode de vérification de comptes il convient d'adopter et quelle somme de détails on devra inclure dans le rapport annuel;

4. Si ce comité doit être maintenu et pour quelles raisons il devrait l'être; et que pour les objets ci-dessus et pour tous autres objets que le comité jugera d'intérêt public, le rapport annuel du conseil d'administration lui soit soumis; et que ledit comité soit autorisé à requérir la présence de personnes, l'interrogation de témoins sous serment, le dépôt de documents et d'archives et à faire rapport lorsqu'il le jugera à propos.

Vu que cet amendement du premier ministre d'alors était un amendement somptuaire, une enquête aurait dû avoir lieu malgré le changement de gouvernement. Le gouvernement actuel s'est bien gardé de suivre cette politique, et a toléré que cette résolution restât lettre morte.

L'honorable M. CASGRAIN: Qu'est-ce qui fut fait après qu'elle eût été adoptée? Rien.

L'honorable M. BENNETT: Je n'ai malheureusement pas la date de l'adoption de cette résolution. C'était vers la fin de la session.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a indiqué, je crois, le numéro de la page à laquelle figure l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition.

L'honorable M. BENNETT: C'est vrai, on peut s'y reporter pour savoir la date. Cet amendement apparaît à la page 1801 du 2e volume des Débats de 1921. La Chambre ajourna peu de temps après et les élections eurent lieu à l'automne avec le résultat que l'on sait. Si le gouvernement actuel avait été réellement sincère, lorsqu'il réclama une enquête complète sur les affaires de la compagnie de chemin de fer et des lignes de navigation affiliées à cette compagnie, il aurait fait immédiatement quelque chose dans ce sens et aurait chargé le nouveau Parlement de confier l'affaire à un comité muni des pouvoirs que lui conférait la motion. Il jugea toutefois à propos de n'en rien faire et quel en a été le résultat? Le résultat est que durant toute la session, des députés posent des questions au gouvernement et celui-ci décide s'il doit y répondre ou non. Si le gouvernement

s'était conformé à la résolution de 1921, la Chambre aurait nommé un comité muni de pleins pouvoirs.

Je doute fort que le Gouvernement se rende bien compte de ce que le public pense de la situation du pays ou de celle de ce réseau de chemin de fer et de la Marine marchande. Quant au président du réseau, je suis persuadé qu'il n'est pas au courant de ce qui se passe. Je n'ai pas l'intention de reprocher au président les divers passetemps auxquels il se livre partout où il passe, tels que de crier dans un radio et d'encourager ses hommes en leur disant: "Nous allons marcher la main dans la main". Personne ne le leur demande. Tout ce que le pays réclame d'eux, du président jusqu'au bas de l'échelle, est de faire ce qui est droit et juste et s'ils le font, le pays leur en sera reconnaissant.

Quelle est, d'après les rapports commerciaux, la situation actuelle du pays? J'ai sous les yeux quelques chiffres que je désire citer. En 1922, le nombre des faillites au Canada a été de 23,676 avec un passif de $623,896.251. En 1923, il y a eu 18,718 faillites avec un passif de $539,386.806. Le chiffre du passif de l'année 1921 dépasse de quelques millions celui de 1922.

L'honorable M. DANDURAND: Et le chiffre de l'année dernière est inférieur à celui de 1922?

L'honorable M. BENNETT: Oui, de $5,000,000. Comme je l'ai déjà fait remarquer dans cette Chambre, vous ne vous attendez tout de même pas à enregistrer à perpétuité des faillites avec des passifs aussi considérables.

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai remarquer à l'honorable sénateur que durant trois années, la proportion des faillites a été plus forte aux Etats-Unis qu'au Canada.

L'honorable M. BENNETT: C'est encore la vieille histoire; j'ai un furoncle, mais je n'ai pas le droit de me plaindre parce que vous en avez un vous aussi. Ce que veut le pays, par-dessus tout, c'est une bonne administration des chemins de fer nationaux et je vais vous citer des exemples pour vous prouver qu'on peut y arriver. La liste des faillites est loin d'être close; on en enregistre de nouvelles chaque semaine. Il est vrai qu'elles ne sont pas aussi nombreuses qu'auparavant; elles se chiffrent actuellement à quarante, au lieu de cinquante il y a un an. Mais où je veux en venir c'est que le passif de ces faillites représente un montant fabuleux et qu'en 1914 et 1915, il n'y en avait pas la moitié autant qu'à présent. N'est-il pas grandement temps que nous fassions une enquête sur cette entreprise colossale qui s'appelle les Chemins de fer nationaux et la Marine marchande du Canada, comme simple mesure de prudence et de pure honnêteté? C'est en faveur de ce principe de pure honnêteté que j'élève la voix.

Quels sont les faits? Un entrefilet paru dans les journaux nous a appris que le président du réseau avait fait la connaissance d'un individu du nom d'Aronovici qui, toujours d'après les journaux, est d'origine roumaine. Le président, croyant fixer une bonne ligne de conduite dont bénéficierait le réseau, retînt les services de ce monsieur pour mettre à exécution un projet d'immigration européenne au Canada, et il y a un an et demi, il entrait au service de la compagnie. Je croyais qu'il existait ici un service d'immigration pour lequel nous dépensions des milliers de dollars par année, mais ce haut fonctionnaire déclara qu'il allait mettre à exécution un nouveau plan d'immigration, et pour ce faire, il engagea M. Aronovici. Au bout d'un certain temps, la Chambre des communes apprend que M. Aronovici a été remercié, qu'il a reçu pour ses services $33,041.46 et qu'afin de débarrasser le pays de cet attaché du président, considéré maintenant comme indésirable, on lui a versé comme dédommagement une somme de $7,500. De sorte que notre accointance avec M. Aronovici comme agent d'immigration et représentant du président pour l'émigration au Canada a coûté au pays $40,500 en chiffres ronds.

J'irai même plus loin. L'année dernière, le pays a reçu un rude choc au commencement de la session lorsque certaines questions furent posées à la Chambre des communes au sujet de l'acquisition d'une propriété connue sous le nom d'Hôtel Scribe, à Paris. Je n'imposerai pas à cette Chambre la lecture du long débat qui suivit; je me contenterai d'en citer des passages. A la page 3208 des Débats des Communes de 1923, 4ème volume, figure la réponse du ministre des Chemins de fer, M. Graham, à l'effet qu'à cette date, le Gouvernement n'avait pas encore approuvé l'achat de cet Hôtel Scribe. Le peuple se pensa sauvé par cette déclaration; cet achat semblait tellement extravagant que le peuple se fia à l'assurance donnée par le Gouvernement qu'il n'avait pas donné son consentement à cette transaction, et la Chambre fut portée à croire, par les paroles mêmes du ministre, que le Gouvernement ne l'autoriserait jamais. L'affaire en resta là jusqu'au 7 juin, alors que des rumeurs concernant ce célèbre édifice commencèrent de nouveau à circuler. Le 7 juin 1923, une longue discussion, couvrant plusieurs pages des Débats eut lieu à ce sujet et le ministre déclara en cette occasion: "Je crois qu'ils

ont fait une bonne affaire". Le Gouvernement avait donc autorisé cette transaction et, de plus, le ministre exprimait l'opinion qu'ils avaient fait un bonne affaire. Cela n'a pas empêché le ministre, maintenant que l'on a fait l'acquisition de cet immeuble, de déclarer de son siège, à la Chambre, le 18 mars dernier:

Je crois que c'était une erreur à ce moment-là de faire l'acquisition de l'immeuble de Paris; je n'ai pas d'hésitation à dire que le libéralisme est libre d'exprimer librement son opinion, mais ce n'est pas une si grave erreur que certaines gens veulent bien le dire et essaient de le faire croire.

Il existe, je crois, dans ce pays bon nombre de libéraux qui sont parfaitement disposés à laisser le libéralisme exprimer librement son opinion, mais non pas à laisser gaspiller de cette façon l'argent du peuple.

Qu'arriva-t-il l'année dernière après cette discussion? Une enquête eut lieu sur la façon dont la transaction avait été effectuée. La loi exige que le vote d'un montant aussi considérable, environ $2,000,000 soit ratifié par le Parlement. Voici ce que ce gouvernement qui préside aujourd'hui aux destinées du pays et qui reçoit des ordres du président de lui envoyer $11,000,000 pour le viaduc de Toronto, a fait avec ces $2,000,000 de fonds publics. Il fallut bien du temps avant d'avoir les renseignements à ce sujet mais on apprit tout de même un beau jour, qu'une personne avait pris une option sur cette propriété que le ministre des Chemins de fer qualifiait de bonne affaire. Il était clair comme le jour que la personne qui détenait cette option n'était autre que M. Aronovici, l'agent d'immigration à qui l'on a versé $40,000. Il visait plus haut cependant et avait l'œil sur l'Hôtel Scribe, mais les fonds lui manquaient, comme on a pu s'en rendre compte en lisant les journaux parisiens. Les dépêches expédiées ici indiquaient quels étaient ses moyens d'action, de sorte qu'il lui fallut se démener et chercher le nécessaire pour pouvoir arriver à ses fins; de son côté, le gouvernement dut faire son jeu et se plier à ses désirs d'une façon qui ne lui fait pas honneur. Le Parlement n'était pas en session ou s'il l'était, l'argent n'avait pas été voté à cette fin, et jusqu'à ce que l'argent ait été voté, la transaction ne pouvait légalement se faire, et un arrêté ministériel était indispensable pour autoriser cette dépense. Que fait alors le gouvernement, si soucieux de l'argent du peuple? Il permet à ce monsieur de former un syndicat, composé d'individus que le ministre des Chemins de fer avoue ne pas connaître. Voici ses propres paroles: "Je ne connais pas leurs noms: on ne m'a mentionné que celui du président." Là-dessus, le gouvernement donne l'ordre à la Banque de Toronto de prendre sur les fonds du pays une somme de $2,000,000 et de la mettre au crédit de ce syndicat.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue est dans l'erreur: Le gouvernement n'a rien fait de la sorte.

L'honorable M. BENNETT: Alors tout ce que je peux dire, c'est que si l'honorable sénateur veut me suivre et prouver à la satisfaction de nos collègues que tel n'est pas le cas, il aura prouvé une chose qu'aucun membre du gouvernement n'a osé prétendre lorsque la question a été discutée à la Chambre des communes. J'avoue qu'avec le temps on jette de plus en plus de lumière sur le sujet.

L'honorable M. DANDURAND: Le chemin de fer national avait engagé les pourparlers pour l'achat de cet hôtel ou de cet immeuble, avait conclu le marché et versé l'argent avant que le gouvernement en eût eu connaissance.

L'honorable M. BENNETT: Alors nous allons prendre les dates indiquées au dossier. J'ai déjà cité la déclaration de l'honorable M. Graham, qui a dit: "Je crois qu'ils ont fait une bonne opération." Dons, il était au courant à l'époque où il a fait cette déclaration.

L'honorable M. DANDURAND: Il exprimait un avis relativement à une opération faite par d'autres.

L'honorable M. BENNETT: Oui, par d'autres. Mais ne discute-t-on pas aujourd'hui sur les chemins de fer nationaux de même que sur la connivence du gouvernement dans la circonstance?

L'honorable M. DANDURAND: Il n'y a pas de connivence.

L'honorable M. BENNETT: Si je le peux, je vais tout de même les lier l'un à l'autre, car je crois que c'est ce qui va résulter. Donc, nous disons qu'on a transporté deux millions de dollars, pris sur les fonds publics du Canada, à un personnage sans responsabilité du nom d'Aronovici et à un syndicat dont le ministre dit ne pas savoir qui en faisait partie. On a remis à cet homme de paille une somme de $2,000,000 et on l'a laissé jouer avec. Dieu merci, il n'est pas parti au Brésil ou ailleurs dans l'Amérique du Sud avec les fonds. Ils ont élaboré le projet, puis, une fois en possession de l'argent, ils ont formé un syndicat, et le ministre s'écrie joyeusement:

Le syndicat pense en retirer des bénéfices; il estime que c'est un bon marché.

Il ne s'est pas opposé à cela. Le même jour, il fait la déclaration suivante:

L'autre jour, j'ai expliqué qu'on n'avait pas demandé le consentement du gouvernement pour accomplir cette transaction. Le bureau de direction avait parfaitement le droit de la commencer et elle a été commencée sans que le gouvernement soit consulté.

L'honorable M. DANDURAND: C'est justement ce que je viens de dire.

L'honorable M. BENNETT: Il dit: Le président ne m'a pas consulté.

L'honorable M. CASGRAIN: Bravo: Il n'en avait jamais eu connaissance.

L'honorable M. BENNETT: Sachez bien que ce n'est pas dit sous serment. Aucune de ces déclarations n'a été faite sous serment. Or, ce que nous demandons c'est une enquête où les témoignages seront donnés sous serment, afin de voir ce qu'on peut bien découvrir. Mes collègues peuvent sourire, mais le peuple lui ne sourit pas, et le *Toronto Glove* ne sourit pas non plus. Ce journal, soucieux de sa réputation, se voit obligé de demander des comptes au gouvernement pour l'instant et de dire que la question doit faire l'objet d'une enquête, ou du moins que les accusations particulières doivent être sous serment.

Voilà quelle était la situation en 1923. Nous arrivons maintenant à 1924. On nous a dit comment le président s'était débarrassé de M. Aronovici, moyennant $40,000, et les journaux nous ont rapporté le voyage de M. Graham Bell à Paris. Qu'on me permette de lire la dépêche suivante qui fut publiée dans le *Calgary Herald* le 30 janvier 1924:

Le major Graham Bell, sous-ministre des Chemins de fer, est de retour de Londres et de Paris, où il a passé plusieurs semaines pour des affaires concernant les chemins de fer, et il a des nouvelles du fameux hôtel Scribe. "Il y a tout lieu d'espérer, dit-il que l'hôtel Scribe de Paris qui a été acheté par les chemins de fer nationaux canadiens, n'augmentera pas les charges du réseau. Tout l'espace dont le chemin de fer et le gouvernement fédéral peuvent disposer a été déjà retenu par différentes sociétés financières et autres, dont beaucoup de maisons canadiennes. Nous sommes persuadés que le revenu qu'on retirera de ces loyers non seulement suffiront à l'entretien de l'immeuble, mais nous permettront aussi de créer un fonds d'amortissement pour acquitter le prix d'achat."

Lorsque l'honorable sénateur donnera sa réponse,—car j'y compte,—j'espère qu'il nous donnera la nomenclature des engagements de ces sociétés de crédit qui ont retenu des places dans cet immeuble. J'oserai dire qu'elles n'ont encore signé de contrat avec personne et qu'aucun bail n'a encore été déposé.

La Chambre des communes a reçu certains renseignements au sujet de cet hôtel. Le 10 avril, la question suivante était posée; comme en fait foi le hansard, à la page 1246 de l'édition non revisée:

L'hon. sir Henry Drayton demande:

1. Quelle somme au total a été payée par ou pour le National-Canadien relativement à l'hôtel Scribe, à Paris?

L'hon. M. BENNETT.

2. Cette somme a-t-elle été payée sur les recettes du National-Canadien? Sinon, comment l'achat a-t-il été fait, et à quel intérêt?

3. Quelle compagnie possède nominalement l'hôtel Scribe, à l'heure actuelle, et quels en sont les directeurs?

4. Quel est le total des taxes payées ou payables pour cet hôtel Scribe, pour l'année 1923?

L'hon. M. Graham (ministre des Chemins de fer et Canaux): J'ai demandé plusieurs fois que cette question soit réservée. Il est difficile d'obtenir de Paris les renseignements qu'on a demandés. On a câblé pour les avoir.

Remarquez bien! La propriété avait été achetée en 1923 et le gouvernement avait négligé ses devoirs à tel point qu'en 1924, il n'avait même pas téléphoné au président à Montréal, pour lui demander des explications La réponse du ministre est là: On ne peut rien dire encore, mais on essaye d'avoir une réponse, afin que le public sache un peu à quoi s'en tenir sur cette transaction.

Arrive le 24 avril, alors que la nation a la chance de recueillir quelques renseignements sur la transaction. Voilà ce que rapporte le compte rendu de la Chambre des communes:

L'hon. sir Henry Drayton demande:

1. Quelle somme totale a été payée par ou pour le National-Canadien relativement à l'hôtel Scribe, à Paris?

2. Cette somme a-t-elle été payée sur les recettes du National-Canadien? Sinon, comment l'achat a-t-il été fait, et à quel intérêt?

3 Quelle compagnie possède nominalement l'hôtel Scribe, à l'heure actuelle, et quels en sont les directeurs?

L'hon. G. P. Graham (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. $2,733 693 comprenant le coût de l'immeuble, les taxes, les impôts, le déménagement des locataires, etc.

2. Monnaie courante.

3. Société Anonyme Immobilière de la rue Scribe; S. G. Archibald, Arthur Vanson, F. A. Young, major Graham A. Bell, H. W. Harding.

Je ne connais aucun de ces messieurs, à part M. Bell. Peut-être le leader du Sénat voudra-t-il nous dire qui ils sont, quand nous aurons fini.

Puis suivait une autre question ainsi conçue:

L'hon sir Henry Drayton demande:

1. Le titre de l'hôtel Scribe, à Paris, a-t-il été pris au nom de M. Aronovici, lors du premier achat par le National-Canadien?

La réponse fut:

Oui.

Donc, il avait été pris en son nom quand on a avancé les deux millions.

2. Le titre de cet hôtel a-t-il été depuis lors transféré par M. Aronovici, et, dans l'affirmative, à qui?

Réponse:

2. Société Anonyme Immobilière de la rue Scribe.

C'est le nom impossible à prononcer de la société.

L'honorable M. DANDURAND: C'est une société anonyme.

L'honorable M. BENNETT: Puis vint la question suivante:

3. Quels impôts ou taxes ont été payés relativement à ce transfert effectué par M. Aronovici?

A cela on répondit:

$62,153.39.

De sorte qu'en déduisant du total de $2,733,000 qui a été versé, cette somme de $62,153.39, on a une idée de ce que pouvait représenter la commission, sans compter les arrangements qu'ont pu prendre certains locataires avec ce personnage qui avait le bonheur d'être l'ami et le confident du président du réseau.

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

Reprise de la séance

L'honorable M. BENNETT: Messieurs, pour terminer les remarques que j'avais à présenter au sujet de l'hôtel Scribe, je dirai quelques mots de l'aspect financier de cette question. Dans une réponse à une question posée à la Chambre des communes, le 14 mai 1924, il a été déclaré qu'on avait payé pour cet immeuble 28 millions de francs, soit approximativement 2 millions de dollars. Le total de $2,733,693 comprenait outre le prix d'achat, les taxes, les impôts, les résiliations de baux, etc. En se reportant au compte rendu, on verra que le prix de l'immeuble était de $2,000,000; de sorte qu'entre le prix de l'immeuble proprement dit et la dépense totale, il y a un écart de $671,540.

Le 24 avril 1924, on déclarait en réponse à une autre question que les taxes s'élevaient à $10,939,75. Si on retranche cela de $671,540, il reste $660,600. Cela comprend la taxe foncière et autres droits à verser à l'Etat, car je crois comprendre qu'il existe en France une taxe foncière comme nous avons dans la province d'Ontario.

Evidemment on se demande où a bien pu aller cette somme de $660,600. Etait-ce une commission versée à Aronovici ou peut-être à d'autres personnes inconnues? C'est une grosse somme, d'où il n'y a qu'à déduire le montant de la taxe foncière, comme le démontrera l'enquête, s'il y en a une. Je ne sais pas à combien s'élève la taxe foncière en France, mais j'oserai prédire qu'on s'apercevra, en examinant l'affaire, qu'on a payé, à cause d'une maladresse, deux taxes foncières. En effet, on sait qu'en premier lieu, le titre a été transporté à Aronovici, ce qui exigeait le paiement d'une taxe foncière; puis lorsque le titre fut transporté au syndicat qui représente le chemin de fer national ou le gouvernement canadien, on a dû payer une deuxième taxe foncière. On ne le saura au juste que si on fait une enquête complète et impartiale sous serment.

Je parlerai maintenant du service de navigation qui est relié aux chemins de fer nationaux. Depuis la guerre, on ne cesse de se plaindre des frais immenses qu'entraîne la marine de commerce instituée par l'ancien gouvernement. Je ne veux point discuter sur le point de savoir si on a bien fait ou non. Si on avait pu deviner la date exacte à laquelle la guerre devait finir, il n'y a pas de doute qu'on n'aurait pas construit autant de navires et qu'on aurait évité beaucoup d'autres grosses dépenses. Mais comme nous n'avons pas de Solon en Canada, on a construit un grand nombre de navires qui, malheureusement, ont obéré les finances. Puisque mon honorable collègue, le leader du Sénat, aime beaucoup à faire des comparaisons entre le Canada et les Etats-Unis, je peux lui dire que le surcroît de dépenses faites par les Etats-Unis pour leur service naval a été colossal en comparaison des nôtres. Je peux prouver à quiconque n'a pas de parti pris, que si nous avons perdu des milliers de dollars, c'est dû à la façon dont cette marine de commerce a été administrée. Je ne veux pas parler des navires qui font le service océanique, car je n'en connais rien. Mes remarques s'appliquent uniquement aux navires qui font le service des grands lacs.

J'ai fait inscrire plusieurs questions au sujet des navires des grands lacs, et, dans le cas où l'on aurait besoin du renseignement plus tard, je vais citer les noms de ceux qui appartiennent au réseau national et qui sont sur les lacs supérieurs, ainsi que leur capacité. Il y a le "T. J. Drummond".

L'honorable M. CASGRAIN: Est-ce un navire de l'Etat?

L'honorable M. BENNETT: Oui. Le "T. J. Drummond" a une capacité d'environ 100,000 boisseaux; le "J. A. McKee", probablement 115,000 ou 120,000 boisseaux; le "Arthur Orr", 145,000 boisseaux; le "Kearsage", 100,000 boisseaux; le "Canadian Adventurer", environ 110,000 boisseaux, puis les suivants dont la capacité est aussi de 110,000 boisseaux: "Canadian Pathfinder", "Canadian Sailor", "Canadian Signaller", "Canadian Sower", Canadian Trader", "Canadian Warrior", "Canadian Engineer". Ce qui fait donc douze navires qui ont été placés sur les lacs supérieurs il y a deux ans.

L'honorable M. CASGRAIN: Sont-ce des navires à entrepont?

L'honorable M. BENNETT: J'en parlerai peut-être dans un instant. Ces douze navires

avaient en chiffres ronds une capacité totale de 1,500,000 boisseaux. Ce qui veut dire qu'ils pouvaient transporter de la tête des lacs à Buffalo un million et demi de boisseaux de grain par semaine.

Il y a environ un an, alors que les choses allaient si mal, surtout dans les provinces de l'Ouest, et que les cultivateurs se plaignaient amèrement des taux de transport exigés par des syndicats d'armateurs sur les grand lacs, le gouvernement institua une enquête. Je n'ai pas encore vu les chiffres, mais je n'ai aucun doute que cette enquête a coûté plus de $25,000.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce n'était pas grand'chose.

L'honorable M. BENNETT: On a versé $9,000 rien qu'à un seul avocat. Je ne dis pas que le gouvernement a eu tort d'instituer cette commission; au contraire, je trouve qu'il a parfaitement bien fait. Mais quelles révélations! Il a été démontré que les cultivateurs s'étaient fait soutirer par les brigands des centaines de milliers de dollars en commissions d'assurance et autrement.

C'était de notoriété publique le printemps dernier. Tout le monde le savait et tous les journaux du Canada l'avaient publié. La saison de navigation approchait et l'on s'attendait à ce que le gouvernement, qui était au courant de la situation, fit quelque chose. Il aurait pu intenter des poursuites, mais il ne l'a pas fait, bien que le *Winnipeg Free Press* et d'autres eussent demandé qu'on poursuive ceux qui avaient trempé dans l'affaire. Les armateurs croyaient évidemment que le gouvernement ne ferait rien pour mettre un frein à leur cupidité et à leur avarice, en 1923, après que le public eut été mis au courant des résultats de l'enquête. Que firent-ils? Ils s'entendirent pour élever le taux à 6 cents le boisseau. C'était une belle occasion qui s'offrait au gouvernement. Il avait des navires qui pouvaient transporter un million et demi de boisseaux par semaine. On me dit aussi qu'à ce moment-là il y avait à Montréal six autres navires du même genre, qui auraient pu être envoyés là-bas pour aider les cultivateurs de l'Ouest. Que fit-on? Voici un document qui montre ce que le gouvernement a fait à cet égard, l'an dernier.

Les taux étaient si excessifs et les plaintes des progressistes—les alliés du gouvernement dans l'autre Chambre—si vives, que le Gouvernement mit quelques-uns de ces navires en service sur les grands lacs et inaugura un service avec lequel on pouvait transporter chaque semaine un million et demi de boisseaux. Or, voici les résultats tels que les indique le document: "Canadian Adventurer", profit, $6 883; "Canadian Engineer", déficit, $4,450; "Canadian Pathfinder", profit, $13,342; "Canadian Sailor", profit, $5,464; "Canadian Signaller", déficit, $8,963; "Canadian Sower", déficit, $1,153; "Canadian Trader", profit, $17,068; "Canadian Warrior", déficit, $10,007; "T. J. Dummond", profit, $7,200; "McKee", profit, $7,000. Les deux plus gros navires accusèrent chacun un déficit: le "Arthur Orr", $21,280 et le "Kearsage", $11,788.

L'honorable M. CASGRAIN: Comment expliquez-vous ces déficits, puisqu'il y avait tant de grain à transporter?

L'honorable M. BENNETT: C'est ce que le public veut savoir.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur devrait le savoir. Il est bien placé pour cela, puisqu'il habite la région des grands lacs.

L'honnorable sir JAMES LOUGHEED: L'honorable sénateur peut-il nous indiquer les bénéfices nets? Est-ce que cela représente l'intérêt sur le capital?

L'honorable M. BENNETT: Non, ce sont les recettes nettes.

L'honorable M. CASGRAIN: Pourquoi y a-t-il excédent de recettes dans certains cas et déficits dans d'autres? Comment cela se fait-il?

L'honorable M. BENNETT: Je le dirai tout à l'heure. Le "Arthur Orr" avait une capacité de 145,000 boisseaux, et le "Kearsage", 160,000. Ce sont les deux meilleurs et les deux plus gros navires de la flotte et ils auraient dû rapporter plus que les autres; cependant ce sont eux qui ont eu les plus lourds déficits. Pourtant, on peut difficilement utiliser ces navires sans qu'ils rapportent de l'argent. Voici l'explication. Ce n'est qu'après bien des tiraillements que les navires en question ont été sortis et mis en service. Mais personne ne pourra me convaincre, à moins de l'entendre dire sous serment, qu'il n'y a pas eu des irrégularités ou mauvaise administration dans le cas du "Arthur Orr" et du "Kearsage". Pourquoi n'a-t-on pas sorti tous ces navires à la fois dès le début de la saison? Le "Arthur Orr" pouvait faire chaque semaine $9 600 et, malgré tout, il accuse à la fin de la saison un déficit de $11,788.

Mais ce n'est pas le pire. Ce dont je me plains, c'est la façon dont ces services ont été administrés. Je ne dis pas que c'est le président qui en était chargé, mais quelqu'un en

est responsable et, seule, une enquête pourra démontrer pourquoi ils ont été administrés de cette façon.

L'honorable M. CASGRAIN: Qui était gérant général?

L'honorable M. BENNETT: Tedford est, je crois le sous-chef et Teakle, son supérieur.

L'honorable M. CASGRAIN: Il n'est guère supérieur, s'il ne peut pas faire mieux que cela.

L'honorable M. BENNETT: J'avais demandé aussi, l'autre jour, combien on avait payé pour faire transporter sur les grands lacs le charbon du réseau national. Le secrétaire du département, M. Yates, m'a adressé une lettre, m'informant que le gouvernement ou le Département des chemins de fer ne jugeait pas à propos d'indiquer les taux auxquels on transportait le charbon. A cela j'ai acquiescé et je lui ai demandé simplement de m'écrire une lettre pour me dire quelles avaient été les quantités transportées. Voici la réponse que j'ai reçue de M. Yates:

Au sujet de votre question inscrite au Feuilleton du Sénat relativement au charbon à livrer dans les ports des Grands lacs pour les chemins de fer nationaux, j'ai l'honneur de vous informer que les quantités suivantes ont été transportées l'an dernier:

	Tonnes
Depot Harbour	52,509
Key Harbour	200,557
Midland	158,084
Port-Arthur	372 985
Fort-William	735 564
Supérieur	74,436
Soit un total de	1,594,135

Remarquez bien que tout cela, c'est du charbon qu'on a transporté pour le réseau national qui, comme je l'ai démontré, avait tous ces navires sur les grands lacs, sans compter les autres à Montréal. Or, pourquoi la compagnie n'a-t-elle pas utilisé ces navires pour transporter son charbon.

Si on veut réfléchir, on verra tout de suite pourquoi on a agi de la sorte. Si les navires de l'Etat s'étaient mis à transporter quelque deux millions de boisseaux de grain par semaine à 6 cents le boisseau, les gens qui avaient exigé des prix excessifs l'année précédente, comme la chose a été prouvée. auraient eu de la concurrence. Or, la concurrence, c'est justement ce que la direction du réseau ne désirait pas apparemment.

Et le gouvernement, ou le département de qui relevait la marine de commerce, que pensez-vous qu'il faisait? N'oubliez pas qu'il y avait 1,600,000 tonnes de charbon à transporter. Mon honorable collègue de Lanaudière (l'honorable M. Casgrain) conviendra avec moi que le taux serait de 50 cents jusqu'à la tête des lacs.

L'honorable M. CASGRAIN: Pas autant.

L'honorable M. BENNETT: Il y avait $800,000 à gagner pour ces navires, dont certains étaient amarrés aux quais. Et qui, pensez-vous, a été chargé de transporter ce charbon? Je lis un autre passage de la lettre:

Aucun contrat n'a été signé pour le transport de ce charbon. Il fut divisé entre la "Canada Steamships Lines" et le syndicat Playfair, l'idée étant de donner la préférence aux navires canadiens. Quand on ne pouvait pas se procurer de navires canadiens, on en employait d'autres

Remarquez bien ceci: On devait donner la préférence aux navires canadiens, pourvu qu'ils fussent la propriété d'une de ces deux sociétés; non pas les navires canadiens du réseau national. Oh, non, pas de préférence pour ceux-là! On n'en voulait pas et ils n'avaient pas le droit de transporter ce charbon, parce que le gouvernement avait décidé de donner l'entreprise à ces deux sociétés favorites.

Premièrement, ce ne sont pas les deux seules sociétés en Canada qui aient de gros navires de charge sur les lacs supérieurs. A part la marine de commerce de l'Etat, il y a à Toronto, une société qui s'appelle Matthews Co., ou Matthews Bros, et à qui appartiennent quelques-uns des plus beaux navires des lacs. Elle a, en plus du "Grant Morden", deux navires canadiens et elle a eu le mérite de faire construire à Collingwood, l'hiver dernier—je me demande ce qui l'encourage à le faire, étant donné la façon dont le gouvernement la traite —un autre gros navire dont la capacité sera, je crois, de 400,000 boisseaux.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est la ligne Playfair.

L'honorable M. BENNETT: Non, Matthews Brothers. Puis il y a la Société du Sault, qui a une flotte considérable. Il y a un certain nombre d'autres sociétés de navigation que je pourrais citer, ayant leur siège social à Montréal ou ailleurs. Mais, messieurs, la direction du chemin de fer national dit: Vous ne transporterez pas une livre de ce charbon, parce que il est réservé à la Canada Steamships Company et à la Great Lakes Company.

Pensez à l'avantage qu'auraient retiré la nation et le réseau national, si on avait laissé transporter ce charbon par les navires de l'Etat. Remarquez bien qu'il y avait 1,182,985 tonnes à livrer à Fort-William, Port-Arthur et Superior. Les navires de l'Etat auraient pu faire 50

cents la tonne en transportant ce charbon et revenir avec une cargaison de grain pour lequel ils auraient eu 6 cents le boisseau.

L'honorable M. McMEANS: Les navires à blé peuvent-ils transporter du charbon?

L'honorable M. CASGRAIN: Oh oui.

L'honorable M. BENNETT: Mon honorable collègue est un marin d'eau douce.

L'honorable M. CASGRAIN: Il habite Winnipeg.

L'honorable M. MURPHY: Il est né sur les bords de la Rouge.

L'honorable M. BENNETT: Pensez un peu, messieurs, aux impôts que nous avons à payer de nos jours. L'impôt vous guette partout: A la banque quand vous venez encaisser un chèque; au magasin quand vous allez acheter un article quelconque; chez soi, quand on envoie un chèque en paiement d'un compte. Il semble inconvenable que le gouvernement supporte une administration aussi défectueuse que celle de la marine de commerce et laisse sacrifier les intérêts de la nation.

Un peu plus loin, la lettre dit:

Quand on ne pouvait pas se procurer des navires canadiens on en employait d'autres.

Autrement dit, lorsque la Canada Steamships Company ou la Great Lakes Company ne pouvaient pas disposer d'un navire, on en prenait ailleurs.

Je voudrais qu'il y eut ce soir dans cette enceinte un représentant des chemins de fer nationaux—comme cela devrait être—pour corriger ce qu'on pourrait dire d'inexact. La direction du réseau national ne s'intéresse-t-elle pas assez aux plaintes du Sénat canadien pour avoir un représentant ici? Je vois les hauts fonctionnaires du réseau qui arrivent à Midland dans leur wagon particulier et qui se promènent d'un bout à l'autre du pays, mais ceci ne semble pas les intéresser, même au point d'envoyer ici un représentant à qui l'on pourrait demander si les déclarations faites sont exactes ou non.

J'insiste encore une fois sur ce fait que "lorsqu'il n'y avait pas de navires canadiens disponibles, on en prenait d'autres". La ville de Midland compte dans ses murs beaucoup de jeunes gens occupant différents grades dans la marine marchande. Or, l'été dernier, qu'a-t-on vu? Rien que des navires américains qui ont transporté là jusqu'à 158,000 tonnes de charbon. Je prie le leader du Sénat de prendre cela spécialement en note et de demander aux bureaux du chemin de fer national, avant qu'il présente sa réponse à la Chambre, si ce que j'ai déclaré n'est pas exact.

L'honorable M. DANDURAND: Je me propose de faire lire le discours de mon honorable collègue aux autorités de la marine de commerce de l'Etat.

L'hon. M. BENNETT: Et on vous dira que c'est exact. Pourquoi a-t-on employés ces navires américains? Parce que les deux compagnies ayant la commande en bloc, aucune autre société ne pouvait empiéter sur leur terrain; personne ne pouvait avoir un morceau des $800,000. Car si on calcule à raison de 50 cents la tonne, cela représente $800,000, soit $400,000 pour chacune.

L'honorable M. CASGRAIN: On n'aurait pas 50 cents la tonne pour aller à Midland.

L'honorable M. BENNETT: Peu importe combien, mais je crois qu'on aurait eu ce prix-là, et je vais expliquer à mon honorable collègue pourquoi: les navires allant à la tête des lacs reviennent chargés de grain. Quand ils vont à Midland, ils reviennent à vide et sont obligés de faire comme cela peut-être trois cents milles; c'est pourquoi je crois qu'ils exigeraient le même fret. Dans tous les cas, cela ne leur faisait rien. Le seul point noir dans l'heureuse existence de ces deux compagnies favorites, c'est qu'il leur fallait aller chercher des navires aux Etats-Unis où il y en avait tant qu'on voulait; elles pouvaient se les procurer à de bien meilleures conditions et les amener ici. Et à Midland, il y avait des jeunes gens qui ne pouvaient pas avoir un emploi à bord de ces navires américains. N'était-ce pas mortifiant pour les gens de Midland de voir ces navires américains transporter le charbon, pendant que les navires canadiens ne pouvaient pas avoir leur part de ce trafic, et n'avaient même pas été autorisés à offrir leurs services.

L'honorable M. MURPHY: Puis-je demander à l'honorable sénateur s'il y a un rapport quelconque entre ces deux compagnies?

L'honorable M. BENNETT: Non, elles sont absolument distinctes. Il n'y a aucune affinité entre la Canada Steamship Company et la Great Lakes Company.

L'honorable M. MURPHY: Je croyais qu'il y en avait.

L'honorable M. BENNETT: Ecoutez bien ceci.

La direction déclare qu'il n'est pas possible de faire transporter le charbon destiné aux chemins de fer par les navires de l'Etat, à cause de leur conformation et de leur faible capacité, qui les empêchent de pouvoir transporter du charbon à aussi bon compte que les navires spécialement construits pour cela.

Eh bien! je demande à mon honorable collègue qui est un des directeurs de la Canada Steamships si cette compagnie a des navires spécialement construits pour le transport du charbon?

L'honorable M. CASGRAIN: Nous en aurons un cette année.

L'honorable M. BENNETT: Oui, mais à ce moment-là elle n'avait pas un seul navire spécialement construit pour le transport du charbon; elle était dans la même position que les autres.

L'honorable M. CASGRAIN: Oh, non. Mon honorable collègue ne voudra pas comparer des navires à entrepont aux navires de charge des Grands lacs. Ce n'est pas facile de charger et de décharger du charbon d'un navire à entrepont. Mon honorable collègue le sait. D'autre part, les navires de charge des lacs ont simplement des écoutilles qu'il suffit d'ouvrir pour y jeter le charbon. Mon honorable collègue sait cela aussi bien que moi.

L'honorable M. BENNETT: Je vais répondre immédiatement à cette question en citant l'un de ces documents:

> Le vapeur "Canadian Logger" vendu récemment par la marine de commerce du gouvernement canadien à la ligne Kirkwood de Montréal, a été rebaptisé par cette dernière du nom de "Torhamvan" et quittera bientôt les ports des Grands lacs pour se rendre avec une cargaison à Vancouver, par la voie du canal de Panama.

Il est fait mention également d'un navire appelé le "Belchers" qui est un de ceux qui restèrent tout l'hiver dernier à Midland. Mon honorable collègue (l'honorable M. Casgrain) voudrait faire croire que ces navires sont inutiles et voilà des sociétés particulières qui les achètent et leur font faire concurrence à ses bateaux qui sont si beaux.

L'honorable M. CASGRAIN: Pourquoi n'achètent-elles pas les six qui sont amarrés dans le port de Montréal depuis deux ans? Personne n'en voudrait même comme ferraille.

L'honorable M. BENNETT: Mon honorable collègue sait bien que la direction du réseau national fait tout ce qu'elle peut pour discréditer ces lignes, et, malgré tout, des armateurs de profession achètent les bateaux. Je n'ai aucun doute qu'on en a vendu plus que deux. En outre, mon honorable collègue sait que les bateaux sont en abondance à l'heure actuelle.

L'auteur de cette lettre adressée au département déclare délibérément que l'on a employé des navires d'un type spécial. Il donne à entendre que les navires de ces deux compagnies sont construits spécialement pour le transport du charbon. Mon honorable collègue avoue que sa compagnie ne possède pas de navires spéciaux pour le transport du charbon.

L'honorable M. CASGRAIN: Nos navires de charge n'ont pas d'entrepont.

L'honorable M. BENNETT: Je ne veux point contredire l'honorable sénateur.

L'honorable M. CASGRAIN: Le "Grant Morden" a-t-il un entrepont?

L'honorable M. BENNETT: Je ne le pense pas, mais il n'est pas construit spécialement pour le transport du charbon.

L'honorable M. CASGRAIN: Si, il l'est.

L'honorable M. BENNETT: L'autre compagnie, la Great Lakes Company, n'a qu'un seul navire sur vingt-huit qui soit spécialement aménagé pour le transport du charbon. Malgré tout, on vient dire en réponse à une question présentée au Sénat que les navires employés par le gouvernement étaient construits spécialement pour cela.

Mon honorable collègue prétend que ces navires, qu'il faut décrier et discréditer, ne peuvent rien rapporter. Comment explique-t-il alors cet état de recettes que j'ai entre les mains? Le "Canadian Trader" a fait un profit net de $17,078 et si on lui avait laissé transporter du charbon, il aurait probablement rapporté $35,000 dans sa saison. Il est donc absurde de dire que le réseau national est administré pour faire rapporter ces navires. Ils ont un tout autre but: premièrement, pour l'effet politique, et deuxièmement, pour que les amis puissent ramasser les fruits qu'on fait tomber pour eux.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue pourrait peut-être nous dire si on a fait des changements, depuis deux ans, dans la direction qui a été organisée avant que le gouvernement actuel entre en fonction.

L'honorable M. ROSS: Son cœur a changé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Elle prend ses instructions du gouvernement, je suppose.

L'honorable M. BENNETT: Je ne me risquerai pas à dire que M. Teakle a occupé son poste sous les deux gouvernements. Je n'en sais rien, mais je peux dire ceci: Le gouvernement actuel qui prétend avoir dans son sein des hommes d'affaires, quand il voit des navires qui ne font rien à Montréal, devrait dire à la direction du National-Canadien: Pourquoi n'employez-vous pas ces bateaux; faites-les servir à quelque chose. Au

lieu de cela, il a vendu les navires, et ceux qui les ont achetés s'en sont immédiatement servis. J'ai remarqué, l'autre jour,—car je lis souvent les nouvelles concernant le transport du grain de la tête des grands lacs—que le "Belchers", ce navire tant dédaigné, venait d'arriver avec un cargaison de grain, et il le transporte au même prix que les autres, sans cela il ne l'aurait pas.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur doit savoir que, à l'heure actuelle, cela coûte moins cher de garder un navire à quai que de le faire naviguer, car les bateaux marchent à perte.

L'honorable M. BENNETT: Mon honorable collègue n'est pas au courant de ce qui se passe, même dans la Canada Steamships; aussi je vais lui apprendre quelque chose qui le remontera. Le cadeau de $400,000 en transport de marchandises qui a été fait à sa compagnie, l'an dernier, sans concurrence aucune, n'a pas suffi, et voici une nouvelle dont va se réjouir mon honorable collègue, qui est directeur de la Canada Steamships Company.

L'honorable M. CASGRAIN: J'espère que cela va faire monter les valeurs.

L'honorable M. BENNETT: :

La direction s'attend à transporter dans le cours de la saison environ 975,000 tonnes de charbon au lac Supérieur et aux ports de la baie Georgienne.

Donc, bien que sa compagnie et l'autre favorite n'aient pas une aussi riche moisson que l'an dernier, elles auront tout de même un million de tonnes de charbon à transporter cette année sans crainte de concurrence et au prix qu'il leur a plu de fixer. Ce n'est pas tout. Qu'on me permette de montrer de quelle autre façon les chemins de fer Nationaux paralysent le pays et lui accumulent des déficits énormes.

Je voudrais bien que sir Henry Thornton prît mon conseil. Je ne dirai pas qu'il a agi d'après les remarques que j'avais faites l'an dernier, mais mon honorable collègue doit se rappeler qu'ici même j'avais beaucoup insisté auprès de lui pour qu'on augmente la capacité des élévateurs de Midland. Mon honorable collègue doit se rappeler que j'avais demandé d'augmenter d'un million de boisseaux la capacité des deux élévateurs qui se trouvent là-bas et dont un avait déjà une capacité de deux millions et demi de boisseaux. Je suis heureux de pouvoir dire que la chose a été faite cette année, et aujourd'hui nous avons deux énormes élévateurs d'une capacité d'environ cinq millions de boisseaux. Eh bien, qu'allez-vous faire pour ces élévateurs? Voici la saison où l'on transporte le grain. Lisez les comptes rendus journaliers et vous verrez la poussée vers Buffalo. Qu'est-ce qui ne marche pas à Midland? Les élévateurs sont silencieux; quelques rares navires sont allés là, et je ne sais même pas si les bateaux de l'Etat ont commencé à naviguer sur les lacs. Avec une bonne direction, ils seraient déjà occupés et il est bon de remarquer que, les taux étant peu élevés, ces navires auraient environ 100,000 tonnes de marchandises à transporter. Le gouvernement devrait leur faire faire le service entre Midland et la tête des lacs puis les envoyer chercher du charbon jusqu'à Buffalo ou Cleveland pour revenir avec à la tête des lacs. Mais on ne le fait pas. Cela gênerait la Canada Steamships Company et la Great Lakes Company. Quel est l'autre résultat? Non seulement ces deux élévateurs d'une capacité totale de 5 millions de boisseaux qui représentent une mise de fonds considérable, sont pratiquement inutilisés, mais on a aussi 150 milles de voies ferrées qui ne servent pour ainsi dire à rien, à part le transport des voyageurs.

Le National Canadien est le seul chemin de fer qui va de Midland à Lindsay, Peterborough et Belleville pour suivre ensuite la ligne principale du Grand-Tronc. Si on faisait transporter ce grain de Midland par les navires de l'Etat, les élévateurs marcheraient et les trains circuleraient, tandis qu'à l'heure actuelle ils ne transportent pour ainsi dire pas un boisseau de grain. Et pourquoi? Parce qu'il ne faut pas gêner ces deux compagnies de navigation.

Mon honorable collègue de New-Westminster (l'honorable M. Taylor) a prétendu, l'autre jour, qu'on "graissait la patte" à quelqu'un là-bas—comme on dit vulgairement—et que c'était la raison de toutes ces iniquités. Je me demande si on "graisse la patte" à quelqu'un à Montréal pour que ces deux compagnies favorisées aient tout ce commerce.

Etablissons les faits. On a là-bas 150 milles d'un excellent chemin de fer qui transportait autrefois une grande quantité de grain, qui pourrait avoir 15 ou 20 navires à lui pour amener des marchandises de Montréal et employer les élévateurs en même temps que ses trains. Certains de nos honorables collègues diront peut-être que ce sont des paroles en l'air et qu'il n'y a aucune autre marchandise à transporter à part le grain. Un sénateur m'a demandé s'il n'y avait pas de bois de construction là-bas. Non, il n'y en aurait pas pour cette ligne, parce que, au sud de Midland, à environ trois milles, il y a un embranchement qui va rejoindre la ligne de Penetanguishene

à Barrie, et tout le bois à transporter se trouve intercepté par cette ligne en dessous de Penetanguishene. Il y a deux grosses scieries à Midland, mais elles n'expédient plus leur bois par la ligne principale, comme elles le faisait autrefois; il est emmené à cet embranchement qui se trouve à trois milles, pour prendre la ligne de Penetanguishene.

Ceux qui connaissent la contrée diront: Que faites-vous des grands établissements de Depot Harbour? Mais cette ligne ne va pas jusque-là, de sorte que sur les trois quarts de son parcours, elle n'a pour ainsi dire rien à faire. Il y a des milliers de wagons qui ne font rien et qu'on pourrait utiliser sur le réseau de l'Etat; jusqu'aux rails qui se rouilleraient, n'était-ce le peu de grain qui y circule aujourd'hui.

Maintenant tournons la page et je vais vous montrer un autre tableau. Placez-vous à Midland et de là regardez l'entrée du port: Vous y verrez chaque semaine cinq gros navires du C. P. R. qui s'en vont chargés de farine. L'an dernier, cette compagnie a même dû affréter d'autres navires. Je ne dis pas que cela dure toute la saison, mais une bonne partie du temps.

L'honorable M. CASGRAIN: Pourquoi n'affrète-t-elle pas les navires de l'Etat? Elle les aurait à bon marché.

L'honorable M. BENNETT: Je ne pense pas qu'on les lui laisserait avoir, quel que soit le prix. La politique du chemin de fer National n'est pas de faire de l'argent avec ces navires, mais plutôt d'en perdre. Plus que cela, si vous lisez les nouvelles de Fort William, vous verrez que presque tous les jours des navires quittent ce port, chargés de criblures de blé pour Duluth. Les navires de l'Etat auraient beaucoup à faire là-bas, mais il n'y en a jamais un, pour ce genre de marchandises.

Soyons charitables: disons que la direction est endormie et ignore ce qui se passe dans le monde, plutôt que de penser qu'elle se fait la complice des autres compagnies pour leur donner le commerce.

Ce n'est pas le seul endroit où la marine de commerce de l'Etat pourrait utiliser ses navires. Il y a Chicago qui n'est pas bien loin de Midland et de Depot Harbour, où ces navires pourraient prendre soit du maïs, du soit du grain hâtif ou du blé pour le transporter à Montréal, qui en ferait la distribution aux villes de l'est. Sous la direction de M. Charles Hays, l'ancien Grand-Tronc, avec son capital limité et son matériel incomplet, faisait des affaires là où la nouvelle compagnie, avec ses millions, ne sait pas comment en faire. Mon honorable collègue hoche la tête.

L'honorable M. CASGRAIN: La nationalisation ne vaut rien; je l'ai toujours dit.

L'honorable M. BENNETT: Elle ne vaut rien avec l'administration actuelle.

L'honorable M. CASGRAIN: Avec n'importe quelle administration.

L'honorable M. BENNETT: Alors nous devons tâcher de mettre à jour son extravagance, dans l'espoir, aussi vain soit-il, de l'améliorer.

Tout ce que j'ai dit au sujet des affaires manquées sur la ligne de Midland à Montréal, relativement au transport du grain américain et du grain canadien, s'applique encore mieux à la ligne de Parry Sound à Depot Harbour. Les directeurs du réseau ne veulent pas faire d'argent. Ils sont là qui regardent le "Canadian Trader", ce navire qui a eu le tort de faire un profit net de $17,000, l'an dernier, et disent: Ancrez-le cette année; veillez à ce que cela ne se renouvelle pas. Je voudrais bien voir un de ces fonctionnaires devant un comité. Je lui poserais cette seule question: Comment avez-vous fait votre compte pour laisser ce navire gagner $17,000 en une saison? Pourquoi ne lui avez-vous pas créé des difficultés comme aux autres, afin de pouvoir accuser un déficit?

Certes je ne dis pas que le C.P.R. transporte une grande quantité de grain de Port McNicholl cette année—je parle de grain en vrac—car tout le monde sait que la plupart du grain se dirige vers Buffalo et Port Colborne, où il est transbordé dans de plus petits navires. On en voit aussi la preuve dans ce que font les navires de la Great Lakes Company: ils transbordent le grain à cet endroit, tandis que vos lignes de Parry Sound et de Midland à Montréal ne font rien. Pourquoi ne pas concentrer vos efforts à ces deux points et essayer de faire des affaires avec vos navires, vos chemins de fer et vos élévateurs? Quelle explication la direction peut-elle donner? De deux choses l'une: Ceux qui dirigent l'entreprise sont soit des coquins, soit des imbéciles, et le public ne le saura que si on fait une enquête approfondie.

L'honorable M. DANDURAND: J'oserai dire que tous ceux qui sont à la tête de la marine de commerce de l'Etat ont été choisis par le gouvernement précédent et qu'aucun changement n'a été fait.

L'honorable M. BENNETT: C'est une piètre réponse.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pourquoi ne pas changer?

L'honorable M. BENNETT: C'est une piètre réponse. Faut-il que le gouvernement actuel soit assez aveugle et assez insouciant,—avec tout le respect que je dois à ses ministres de Montréal—surtout quand il voit la direction garder ces navires attachés aux quais comme cela s'est fait l'an dernier, pour ne pas chercher à changer cet état de chose? Ne peut-on faire preuve d'un esprit plus pratique?

On a dit que ces navires ne convenaient pas à ce genre de commerce en raison de leur forme et de leur petite capacité. J'ai en mains la liste des vingt-huit navires d'une des compagnies favorisées, la Great Lakes Company.

L'honorable M. CASGRAIN: Est-ce la Playfair Company?

L'honorable M. BENNETT: Oui, Richardson Playfair, ou Great Lakes, ou Glen Steamship ou Glen Line; peu importe, ce n'est qu'une seule et même compagnie: La Great Lakes Company. Sur ces vingt-huit navires, il y en a quinze dont le tonnage est moindre que celui des navires de l'Etat; cependant on trouve très à propos de les utiliser sur la ligne de Port Colborne à Montréal. La compagnie emploie les plus gros pour aller jusqu'aux ports des lacs, et là on transborde dans les autres. C'est très habile, et je suppose que la Canada Steamship procède de la même façon. Par conséquent, il est absurde de dire que nos navires sont trop petits.

Mais le pire que j'aie découvert dans les documents publics, c'est qu'après avoir vendu deux de ces navires, sous prétexte qu'ils étaient trop petits et impropres à tout transport autre que celui du charbon, on n'a pas voulu les laisser transporter le charbon de l'Etat. On aurait pu au moins leur donner l'occasion de faire cela.

Quelle difficulté offrent donc ces navires dont on nous parle tant? Ils ont été construits pendant la guerre, pour le service océanique. Les machines sont placées dans le centre ou par le travers, et à chaque extrémité se trouve l'espace réservé au grain. Quand le navire se présente à l'élévateur, on applique la conduite d'abord à l'avant, ensuite à l'arrière. Quelle difficulté y a-t-il là-dedans? Aucune.

L'honorable M. CASGRAIN: Mon honorable collègue sait parfaitement que les grands navires de charge des lacs ont des écoutilles d'un bout à l'autre du pont et que les navires à entrepont ne sont pas avantageux pour transporter le grain.

L'honorable M. BENNETT: Je parlerai tout à l'heure des navires à entrepont qui préoccupent tant mon honorable collègue, mais il admettra qu'on peut décharger un navire, même si les machines sont dans le milieu. Il suffit de vider d'abord l'avant et ensuite l'arrière.

L'honorable M. CASGRAIN: Mais ce n'est pas avantageux.

L'honorable M. BENNETT: Voilà justement le point. Mon honorable collègue n'ira certainement pas dire qu'un navire à grain ordinaire, quand il arrive à l'élévateur, décharge toute sa cargaison par la même écoutille sans jamais remuer. C'est absurde. En effet, on passe aux écoutilles, chacune à leur tour. C'est comme cela qu'on décharge ces bateaux. Je dirai plus que cela; sans viser personne en particulier: Il y a des compagnies qui ont perdu des navires sur les grands lacs; pas un de ceux-ci n'a été perdu, parce qu'ils sont plus gros et plus solides.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est exact.

L'honorable M. BENNETT: Et si la vie humaine compte pour quelque chose, le gouvernement n'a pas à craindre de faire naviguer ses navires sur les grands lacs, car je me suis laissé dire qu'ils circulaient quand les autres étaient obligés de se mettre à l'abri.

L'honorable M. CASGRAIN: Mais ils ne sont pas avantageux pour le transport sur les lacs.

L'honorable M. BENNETT: Eh bien, j'aurai une question embarrassante à poser à mon collègue, qui tient à défendre cette compagnie, et qui pense que ces navires ne valent rien parce qu'ils ne sont pas de la catégorie des navires de charge ordinaires des lacs. Que l'honorable sénateur veuille bien tenir compte de ceci: Le "T. J. Drummond" était un navire ordinaire de même que le "A. J. McKee"; cependant on les a vendus tous les deux. Les meilleurs, on les vend. Voyons, tout cela, c'est de la bêtise, et mon honorable collègue le sait bien. Ses amis de la Canada Steamships Company clignent de l'œil et disent: N'est-ce pas merveilleux de commencer nos recettes avec un demi-million de tonnes de charbon. Voyez un peu l'avantage qu'elle a sur les autres compagnies. Les gros navires de Matthews Bros. ne peuvent pas concourir, parce que l'entreprise est donnée à ces deux seules compagnies. Quelle satisfaction ce doit être pour la Great Lakes Company et la Canada Steamships Company quand elles lisent des nouvelles comme celle-ci, qui a paru dans les journaux d'hier:

Cleveland, 20 mai.—Les cargaisons irrégulières sont très rares, car tout le commerce est absorbé par les

contrats et certains charbonniers prennent de petits chargements. On ne s'attend pas à ce que cela change et les armateurs auront besoin de se démener, s'ils veulent garder tous leurs navires occupés. Les chemins de fer fournissent bien, et les navires à minerai ne séjournent pas longtemps au port.

La Canada Steamships Company et la Great Lakes n'ont pas à se préoccuper; leurs cargaisons sont assurées pour toutes la saison grâce à la bonté de ces fonctionnaires. Dormez tranquilles, soyez reconnaissants et au diable le public!

L'honorable M. CASGRAIN: Je souhaite que ce soit vrai. Nous n'avons pas versé de dividende sur le capital privilégié depuis trois ans.

L'honorable M. BENNETT: Mon honorable collègue devra regarder ailleurs pour expliquer les pertes de ces deux compagnies. Messieurs, est-ce que cela mérite d'être examiné? Les navires de l'Etat représentent un placement de centaines de milliers de dollars.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: De plusieurs millions.

L'honorable M. BENNETT: De plusieurs millions et, malgré tout, on ne veut pas laisser les navires de l'Etat transporter l'énorme quantité de charbon dont on a besoin: l'an dernier, 1,860,000 tonnes; cette année, un million de tonnes. Aucun des navires du réseau national ne peut toucher à ce charbon. C'est la direction qui le dit, et "au diable le public"! Voilà l'attitude qu'on prend.

Personnellement, je tiens à ce que toute cette affaire soit mise au grand jour et s'il y a eu des fonctionnaires fautifs, qu'on les traite en conséquence. On nous dit que nous attaquons le réseau national, lorsque nous discutons des questions de ce genre. Personne n'attaque les chemins de fer nationaux; c'est la direction, quand elle achète des hôtels Scribe et qu'elle exploite des navires de cette façon-là, et je serais bien surpris si le Sénat n'était pas d'avis que le moment est venu d'intervenir à ce sujet.

Je ne me laisserai pas intimider par les déclarations que fait le président Thornton. Il sort de son cadre en insultant les gens qui pensent, en leur qualité de représentants du peuple, avoir le droit de discuter ces questions. L'autre jour, à Toronto, il a fait la déclaration suivante qui a été répandue par radio, afin que le public sache bien ce qu'il pense de ceux qui osent souffler un mot de ces transactions scandaleuses, pour ne pas dire plus. Voici la déclaration de sir Henry Thornton:

Ne prenez pas au sérieux la campagne de dénigrement qui se fait contre certains de nos fonctionnaires et employés, et qu'on encourage si activement dans certains milieux. Vous pouvez être assurés, bien que nous ne voulions tolérer aucune irrégularité de la part de qui que ce soit dans le service, que l'administration veillera cependant à protéger la réputation de ses chefs et de ses employés, dont la seule faute est peut-être d'avoir accompli fidèlement leur devoir, sans s'occuper des sollicitations.

Certains intérêts sont bien décidés à empêcher le chemin de fer national de réussir. Ils espèrent, en faisant constamment de l'agitation et en lançant des accusations malicieuses, décourager les administrateurs, les chefs et les employés, mais nous ne sommes pas de cet acabit. Nous ne cherchons noise à personne, mais, d'un autre côté, nous n'avons pas l'intention de nous dérober.

Or, quand a-t-on dénigré des fonctionnaires? Lorsque j'ai expliqué...

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais pas si mon honorable collègue se rend bien compte de ce qu'il nous dit, mais il y a certains hauts fonctionnaires qu'il a pour ainsi dire traités de pickpockets, ce soir.

L'honorable M. BENNETT: J'ai dit que d'après la façon d'administrer ce service de navires, les chefs sont soit des coquins, soit des imbéciles, et je ne me propose pas de retirer un mot de ce que j'ai dit.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue a répété à plusieurs reprises que les administrateurs de la marine de commerce de l'Etat étaient soit des coquins, soit des imbéciles.

L'honorable M. BENNETT: Je n'hésite pas à dire que c'était soit de la bêtise, soit de la fourberie.

L'honorable M. DANDURAND: Et l'honorable sénateur a ajouté que peut-être graissait-on la patte à quelqu'un à Montréal ou ailleurs.

L'honorable M. BENNETT: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Ce sera très intéressant à lire pour ceux qui consacrent leur temps à ce service.

L'honorable M. BENNETT: J'ai dit que l'honorable sénateur de New-Westminster avait exposé des faits et des circonstances qui laissent supposer qu'il y a eu ce qu'on appelle vulgairement du "graissage de patte" là-bas, et j'ai ajouté qu'il est notoire à Montréal et ailleurs...

L'honorable M. CASGRAIN: Qui graisse-t-on?

L'honorable M. BENNETT: Certainement pas les machines de ces navires qui sont amarrés aux quais.

L'honorable W. B. ROSS: On graisse à l'endroit le plus propice.

L'honorable M. BENNETT: Si mes honorables collègues pensent qu'on ne doit pas faire une enquête, c'est très bien. Mais, pour être juste, on devrait au moins permettre à la Cie Matthews Bros qui a construit un navire à Collingwood, l'an dernier, de concourir pour le transport du charbon.

Que fait le gouvernement actuel? Il annonce des entreprises de transport de dépêches à $40 par année, et il dépense peut-être pour cela $125. Quand il s'agit du transport de marchandises, on ne demande pas de soumissions. C'est ce qu'a décidé la direction. Or, si j'ai dit quoi que ce soit, ce soir, qui puisse pousser ces personnages ou leurs employés à venger leur réputation, ils supplieront le Gouvernement d'accorder une enquête, afin qu'ils puissent expliquer leurs actes. Voilà ce qu'il conviendrait de faire, et le Gouvernement n'est pas l'ami de ces fonctionnaires, s'il ne leur fournit pas l'occasion de se faire entendre par un comité spécial du Sénat.

Je sais que le ministre des Chemins de fer et Canaux a donné le ton avec l'interview savamment et minutieusement préparée qu'il a donné à la *Gazette* de Montréal. J'imagine que lorsque cette déclaration sera lue dans les bureaux du *Globe* qui, lui, demandait, l'autre jour, une enquête approfondie et sous serment, on dira: N'est-ce pas remarquable de voir que Graham fait une pareille déclaration?

Que le Sénat veuille bien écouter ce que le gouvernement a à dire à ses partisans, concernant l'attitude qu'ils devront prendre:

Il conviendrait que le comité d'enquête du Sénat fût saisi de ce rapport avant de poursuivre son enquête. Toutefois, la façon la plus facile, la plus directe et la plus satisfaisante de procéder serait que ceux qui ont lancé les accusations, s'ils les croient fondées, en saisissent les tribunaux criminels ou civils de la Colombie-Anglaise. Cela permettrait aux gens qui proclament leur innocence de défendre leur réputation devant un tribunal totalement indépendant.

L'honorable M. CASGRAIN: Ce n'est pas une mauvaise idée.

L'honorable M. BENNETT: Mon honorable collègue partage l'opinion de l'honorable M. Graham.

L'honorable M. CASGRAIN: A quoi servent les tribunaux?

L'honorable M. BENNETT: Tous deux sont assez bien connus dans leur propre localité comme étant des hommes politiques pratiques, et quand ils voient de mauvais nuages s'amonceler à l'horizon, ils pensent que la meilleure chose est de faire contre mauvaise fortune bon cœur. Les accusations qui ont été faites comportent pour ainsi dire tous les crimes, sauf le meurtre.

L'honorable M. CASGRAIN: Que faites vous du viol?

L'honorable M. BENNETT: Presque tous les crimes, sauf le meurtre. Fraude, conspiration, escroquerie aux dépens du public, et le ministre des Chemins de fer répond froidement à celui qui a porté ces accusations et qui est prêt, je pense, à les prouver, de poursuivre ces gens-là à ses frais. Voilà ce qu'on donne à entendre au leader du Sénat. Je peux dire à M. Graham qu'il juge mal l'intelligence et l'honnêteté de nos honorables collègues de l'autre côté de la Chambre et de ceux qui sont de ce côté-ci, s'il se figure qu'ils vont suivre le conseil que leur donne un politicien pratique et dire: Pas un mot; ne bronchez plus, étouffez cela.

Est-il possible d'avoir une idée pareille? Mon honorable collègue, le leader du Sénat, n'a-t-il pas lu dernièrement dans les journaux qu'un haut fonctionnaire du département de l'Agriculture avait été congédié parce qu'il avait été remarqué, dans l'exercice de ses fonctions, avec une crosse de golf? Mais quand un sénateur, conscient de sa responsabilité, signale les méfaits les plus atroces et les plus vils, le ministre des Chemins de fer et Canaux dit: Allez en Colombie-Anglaise et poursuivez-les vous-même. Je ne pense pas que le leader du gouvernement ait eu connaissance de cette déclaration avant qu'elle fût publiée.

Je concède volontiers que le président Thornton ne figure dans l'affaire mentionnée; je ne dis pas qu'il y figure autrement que comme chef ayant sous ses ordres des gens incapables.

J'arrive maintenant à une autre question, se rapportant aux chemins de fer nationaux. l'affaire de la Home Bank. L'affaire de la Home Bank et l'affaire de l'hôtel Scribe sont un peu comme la tragédie d'Hamlet. En effet, ôtez Hamlet, et que reste-t-il de la tragédie? Otez le président, et que rest-t-il de l'affaire de la Home Bank et de l'affaire de l'hôtel Scribe?

Qu'est-ce que cette affaire de la Home Bank? Comme je veux être juste envers le président Thornton, je vais vous donner lecture d'une déclaration indiquant comment il s'y est trouvé mêlé.

Le 1er octobre 1923, la *Gazette* de Montréal rapportait une conversation qu'un de ses représentants avait eue avec le président du réseau. Nous sommes assez vieux pour savoir que tout le monde est présent excepté le reporter, quand ces interviews sont données.

Celle-ci a tout l'air d'avoir été préparée dans les bureaux du Grand-Tronc, et comme preuve, je ferai remarquer qu'elle a été distribuée par la presse canadienne, si bien que tous les journaux l'ont eue de la même manière.

Messieurs, lorsque la Home Bank a fermé ses portes, ce fut la consternation pour des milliers de gens dans l'Ontario qui avaient perdu leur argent. Leurs cris de détresse furent entendus dans tout le pays. Certes, il y eut des gens habiles qui retirèrent leurs fonds à la dernière minute et qui, s'étant repenti, les ont rendus depuis. J'en ai entendu parler, pas plus tard qu'aujourd'hui.

Donc, sir Henry Thornton, se rendant compte de l'état d'esprit du public, se dépêcha de donner une interview, qui fut publiée dans les journaux. La voici:

Toronto, 30 septembre.—"Aucune influence politique ou autre n'a engagé à faire le dépôt", déclare sir Henry Thornton, président des chemins de fer nationaux, relativement au million déposé par le chemin de fer national à la Home Bank, le 28 mai dernier, et retiré par lui, le 2 juin.

"Le conseil d'administration", a-t-il ajouté, "se réunit le quatrième lundi de chaque mois. Lors de la réunion qui a précédé le dépôt, M. Gough a suggéré de confier à la Home Bank une partie de nos opérations bancaires. En conséquence, on a fait un dépôt de $1,000,000, mais cet argent ne resta à la Home Bank que quelques jours, car, peu après, on m'a signalé que M. Gough était un des directeurs actifs de la banque en question.

"Il n'y a rien de plus naturel que de donner une partie de nos affaires de banque à Toronto, qui nous fournit une grosse portion de notre revenu et où la nationalisation a plus de partisans que partout ailleurs.

"Je peux dire d'une façon certaine que, à l'exception de M. Gough, pas un seul directeur du réseau national n'a de rapports avec la Home Bank. Plus que cela, personne ne soupçonnait dans quel état se trouvait la banque. Personnellement, la première nouvelle que j'ai eue de ses difficultés fut en lisant le journal du matin."

Comme on lui demandait ce que la compagnie des chemins de fer nationaux pensait des rapports de M. Stewart avec la banque de Montréal et de M. Décary avec la banque Nationale, qui sont en même temps membres du conseil d'administration du chemin de fer, sir Henry a dit ceci: "Nous considérons que la situation de ces messieurs est tout à fait différente de celle de M. Gough. Ils sont là à titre plutôt consultatif et honoraire, tandis que M. Gough était un directeur actif, qui avait à s'occuper de la ligne de conduite et de la gestion de la banque.

"La clef de la situation est ceci: l'opération n'aurait pu être considérée douteuse que si elle avait été faite en connaissance de la situation de la Home Bank. Puisque je dis que nous n'avions pas la moindre idée de l'état de ses affaires, il me semble que cela devrait faire taire tous les commentaires."

Examinons l'un après l'autre les passages de cette déclaration de sir Henry Thornton. Il dit:

En conséquence, on a fait un dépôt de $1,000,000, mais cet argent n'est resté à la Home Bank que quelques jours, car, peu après, on m'a signalé que M. Gough était un des directeurs actifs de la banque.

Or, remarquez bien, ce n'est qu'après que le dépôt eut été fait que le président a appris que M. Gough était un des directeurs actifs de la banque. Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est que si nous avons une enquête, sir Henry Thornton aura besoin de se rafraîchir un peu la mémoire. Le choix des administrateurs du réseau a dû l'intéresser suffisamment, pour qu'il eut demandé à savoir qui ils étaient, y compris M. Gough. La première chose publiée dans les journaux, lorsque M. Gough a été nommé membre du conseil d'administration du réseau national, fut qu'il était directeur de la Home Bank et d'autres compagnies. Le premier venu rira, quand il apprendra que le président Thornton l'ignorait.

Que le leader du Sénat me permette de lui dépeindre une scène. Se rappelle-t-il le superbe voyage dans l'Ouest à bord de ce qu'on a appelé le "train de luxe"? Lorsque sir Henry Thornton est allé dans l'Ouest pour la première fois, tous les journaux du pays avaient des manchettes énormes au sujet de ce train, de ses wagons-lits, de ses wagons-restaurants et le reste, et je crois bien me rappeler que M. Gough faisait partie du groupe. Vous représentez-vous le président et les membres du conseil d'administration, assis dans ce wagon pendant tout le trajet, qui dura probablement deux semaines, sans qu'une seule fois, au cours de leurs conversations, on ait mentionné que M. Gough avait des rapports avec la Home Bank. Je connais quelques directeurs de banques et j'en ai vu bien peu qui s'en cachaient. Je garantis que si cette déclaration était présentée à sir Henry Thorton et qu'on lui demandât s'il ne savait pas que M. Gough fût un des directeurs de la Home Bank, il ne le nierait pas.

L'honorable M. DANDURAND: Je vais mettre immédiatement mon honorable collègue à l'épreuve. Il y a ici son leader et moi-même. Je défie mon honorable collègue de dire sur-le-champ de quels conseils d'administration lui et moi faisons partie.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pas celui de la Home Bank, en tout cas.

L'honorable M. BENNETT: Mon chef est un homme si modeste que je ne voudrais pas le dire; mais le leader de l'opposition ne peut pas le cacher. En effet, les journaux n'ont-ils pas proclamé qu'il avait des intérêts dans une fabrique de coton qui était très généreusement traitée par le gouvernement?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue attribue cela au leader de l'opposition, pas à moi. Le fait est que la fabrique dont il parle a été très généreusement

traitée par le gouvernement grâce à une double diminution du tarif douanier depuis deux ans.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'honorable sénateur de Mille-Iles (L'honorable M. David) va supprimer cela.

L'hon. M. BENNETT: Passons à cet autre passage de la déclaration:

Il n'y avait rien de plus naturel que de donner une partie de nos affaires de banque à Toronto qui nous fournit une grande portion de notre revenu et où la nationalisation a plus de partisans que partout ailleurs.

Ensuite vient l'opinion sur l'ensemble de l'opération. Naturellement, mon honorable collègue répondra que le gouvernement a fait faire une enquête sur la Home Bank. Oui, c'est vrai et, d'après les documents déposés à la Chambre des Communes, il y a des avocats à qui on a versé la somme insignifiante de $250 et $200 par jour. On répondra: On a tout examiné. A quoi bon une enquête là-dessus? Eh bien, je vais vous dire pourquoi, selon moi, c'est nécessaire. C'est parce que le public veut qu'on jette autant de lumière que possible sur cette affaire.

J'ai regardé la Gazette officielle de l'an dernier, et qu'aije trouvé dans les rapports faits par les banques? Au mois de mars 1923, la Home Bank avait en dépôt $6,658,842 de fonds payables à présentation et $12,071,041 de fonds payables après avis; le 30 avril, $5,893,393 de fonds payables à présentation et $12,104,004 de fonds payables après avis. Les dépôts de fonds payables après avis étaient presque les mêmes dans les deux circonstances, mais pour les autres, il y avait une diminution de près de $1,000,000. Voilà une institution dont les valeurs n'étaient pas cotées très haut à la Bourse et qui, à cause de cela, faisait plus ou moins parler d'elle. En outre, son propre rapport indiquait la situation dans laquelle elle se trouvait avec une diminution de dépôts. Je veux parler des fonds payables à présentation. Le jour fatal approchait, le 31 mai 1923, date à laquelle il lui fallait donner un autre état de ses dépôts.

Le rapport fut fait et je prie mes honorables collègues de bien remarquer ce que ce rapport indiquait. Les dépôts de fonds payables à présentation s'élevaient à $6,565,100 et les dépôts de fonds payables après avis à $13,310,000. Il y avait donc une augmentation de $1,000,000 pour les premiers. Sans le million déposé, ce mois-là, par le chemin de fer national, ces dépôts auraient été inférieurs à ceux d'avril ou de mars.

Il fallait aviser et, effectivement, on avisa. J'ai en mains une copie des témoignages du 7 mai; c'est le volume n° 10. Je ne veux pas dire que cette enquête faite par des avocats est partiale, en ce qui concerne le public. M. Symington, de Winnipeg, examinait les témoins pour le gouvernement et je dirai qu'apparemment, cet examen paraît avoir été impartial. Tous les avocats plaident leur cause d'après les témoignages rendus. Examinons-les donc, sans perdre de vue cette déclaration faite par sir Henry Thornton, le 30 septembre, juste après la fermeture des portes de la banque, dans laquelle il disait qu'à une réunion du conseil d'administration du chemin de fer national, le quatrième lundi du mois: "M. Gough avait suggéré de confier une partie de nos opérations bancaires à la Home Bank." J'ai ici le témoignage de M. Graham Bell qui dit carrément que rien de la sorte n'a eu lieu. Il n'a rien été fait à la réunion relativement à ce prêt d'un million de dollars. Voici le témoignage:

"Le troisième lundi de mai, jour de notre assemblée régulière, tombait le 21. J'ai assisté à la séance du conseil d'administration, ce jour-là, et j'ai remis ma démission, qui a été acceptée par le conseil. La séance a eu lieu dans le bureau particulier de sir Henry Thornton. M. Gough, qui faisait partie du conseil, et qui était en même temps l'un des directeurs de la Home Bank—je ne savais pas à l'époque qu'il était vice-président, mais je savais qu'il était un des directeurs—est venu me trouver après la séance et m'a demandé si, puisque nous déposions nos fonds dans plusieurs banque—on en avait déposés dans deux nouvelles peu de temps avant—et étant donné aussi les affaires que faisaient les différents directeurs de la banque, lesquelles seraient intéressantes pour le réseau, il m'a semblé, dis-je, que nous pourrions peut-être ouvrir un compte à la Home Bank parce qu'elle pouvait employer des fonds à ce moment-là, c'est-à-dire avant la fin du mois, et qu'elle aurait des rentrées au commencement du mois suivant."

Je ne veux point ergoter sur le point de savoir si cela s'est passé pendant ou après la réunion. Le président a dû évidemment faire erreur, car cela s'est bien passé après la réunion.

"Je lui ai répondu que j'avais donné ma démission et j'ai refusé de le faire. J'ai ajouté qu'il lui faudrait voir le président. Il est allé trouver le président et celui-ci m'a appelé et m'a dit—il était en train de causer avec un autre directeur—: "Je suis occupé, Bell; examinez l'affaire et si vous êtes satisfait allez-y; ensuite vous pourrez faire confirmer la chose à la prochaine réunion; agissez en mon nom dans la circonstance." Alors j'ai eu une autre conversation avec M. Gough."

Mon but, en lisant ce passage du témoignage qu'on trouvera à la page 523, est de montrer que le président était au courant de cette demande de dépôt d'un million, ou, du moins, qu'il s'était, pour le moment, déchargé de sa responsabilté sur M. Bell. Aux yeux du public, il importe peu que la chose ait été confiée à M. Bell, car c'est le président du réseau qu'il tient responsable de ce qui est arrivé.

Je ne veux pas importuner la Chambre avec tout cela, mais je tiens à insister sur un

ou deux points du témoignage. C'est le 21 mai que cette conversation ou cette demande de dépôt a eu lieu, et ce n'est que le 28 mai que le dépôt fut effectué. Que s'était-il passé dans l'intervalle?

Les seuls témoins convoqués furent M. Graham Bell et M. Yates, le trésorier; mais il y en avait un autre qui était au courant de toute l'affaire. Voici ce que je trouve à la page 526:

Q. Nous avez-vous dit, major Bell, tout ce que vous saviez à ce sujet, toutes les conversations que vous avez eues?

R. Non, excusez-moi: il y eut une autre conversation. M. Ruel était dans la salle de réunion au moment où ceci a eu lieu. C'était vers le 1er du mois, je crois—je ne suis pas sûr, mais M. Ruel vous indiquera probablement la date exacte—il m'appela par téléphone et me demanda si j'avais fait le dépôt, ajoutant qu'il avait appris que M. Gough était un des vice-présidents. Je lui répondis que oui, mais que j'avais donné des ordres pour le retirer. Il me répondit que c'était très bien, et l'entretien s'arrêta là. Il pourra vous le dire.

Pourquoi n'a-t-on pas convoqué M. Ruel? Pourquoi le gouvernement ne l'a-t-il pas fait interroger par M. Symington, puisque M. Bell avait déclaré que lui, Ruel, était au courant de l'affaire? Et pourquoi ce retard du 21 au 28? Le public voudrait savoir le rôle qu'ont joué tous les fonctionnaires mêlés à l'affaire.

Passons maintenant à la page 535. Il y a ici une lettre remarquable. Avant d'en donner lecture, qu'on me permette d'exposer ce qui ressort des témoignages de M. Bell et de M. Yates. D'après la sincérité avec laquelle ces deux personnages ont rendu leur témoignage et tels que je les connais, je crois franchement qu'ils ont dit la vérité en réponse à tout ce qu'on leur a demandé. Quelle était la situation? Le président avait été sollicité par M. Gough, un de ses collègues du bureau de direction, de faire une prêt temporaire d'un million, et avait dit à M. Graham Bell d'agir à sa propre discrétion. La question fut débattue avec M. Ruel, un autre directeur, et avec M. Yates, le trésorier, et il fut décidé de remettre un million à la Home Bank à certaines conditions. Quelles étaient ces conditions? A la page 535, se trouve une lettre de M. Ross, qui fait partie de la banque. La lettre porte la date du 25 mai et était adressée, si je comprends bien, à la banque où le dépôt devait être effectué.

M. Yates, trésorier général des chemins de fer nationaux canadiens, a informé le soussigné, ce matin, qu'il nous fera, pas plus tard que mardi, un dépôt d'un million de dollars, laquelle somme sera retirée le 2 juin, et nous vous prions de ne pas tirer sur ce dépôt, qui est fait à la suite d'arrangements pris entre M. Gough, notre vice-président, et M. Yates.

M. Ross n'a pas rendu témoignage. Avec qui a-t-il fait l'arrangement d'après lequel on ne devait pas tirer sur ce dépôt d'un million? Autant valait mettre cet argent dans un coffre-fort à la Home Bank, puisqu'il n'y était déposé qu'à la condition de le laisser intact.

L'honorable M. CASGRAIN: C'était pour protéger les fonds de l'Etat.

L'honorable M. BENNETT: Certainement, et tromper le public. Mon honorable collègue n'était pas un des déposants, sans cela il ne prendrait pas la chose si légèrement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si c'était des fonds de l'Etat, le gouvernement a été complice.

L'honorable M. DANDURAND: Ils ont été retirés à temps.

L'honorable M. PARDEE: Personne n'en a souffert.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A la monsieur Murdock!

L'honorable M. BENNETT: Je demande pourquoi, à la suite de ce témoignage, on n'a pas convoqué M. Ross, l'auteur de la lettre, pour lui demander avec qui il s'était entendu pour que le dépôt reste intact. C'est étrange de trouver aussi dans le témoignage la lettre suivante:

Montréal, 28 mai 1923.

Confidentiel.
James A. Yates, écr.,
Trésorier général,
Chemins de fer nationaux canadiens,
Montréal.

Cher monsieur,—Veuillez accepter mes meilleurs remerciements pour le dépôt d'un million. Cette somme a été inscrite à un compte spécial conformément à nos arrangements et nous prenons note que ces fonds doivent être retirés entre le 2 et le 4 juin.

Pourquoi fallait-il marquer cette lettre: "Confidentielle"? J'en vois plusieurs autres qui ont été échangées entre le département et la banque et qui ne portaient pas cette marque.

Voilà la situation telle qu'elle est devant le public. Le gouvernement engage des avocats pour une soit-disant enquête, fait interroger un certain nombre de témoins, et après que les avocats les ont examinés du mieux qu'ils le pouvaient, et recueilli de leur bouche tous les renseignements possibles, on apprend qu'il y a deux personnages, M. Ruel et M. Ross, qui en savent probablement plus long que tous les autres, et qui n'ont pas été appelés à témoigner.

L'honorable M. DANDURAND: Mon collègue sait que les déposants sont représentés par des avocats de talent, qui ont intérêt à établir la responsabilité morale du gouvernement et qui agissent en qualité de plaignants.

L'honorable M. BENNETT: Je le sais, mais ces avocats n'ont peut-être pas compris la nécessité qu'il y avait de faire comparaître les deux personnages que j'ai mentionnés. Pourtant quiconque lit les témoignages, qu'il soit avocat ou non, dira qu'il convenait d'entendre M. Ruel et M. Ross.

Quelle était la situation? La banque était rendue au bout de son rouleau, comme on en a eu la preuve lorsqu'elle a finalement croulé. Comme ses dépôts diminuaient, on tenta de les augmenter jusqu'à concurrence d'un million de dollars. Un arrangement est fait par le président du réseau, ou consenti par lui; malgré cela, on ne l'a pas appelé comme témoin, à l'enquête. Ce million de dollars a été pris à même les fonds du chemin de fer national, on l'a placé pour ainsi dire dans un coffre de sûreté, où on ne pourrait pas y toucher, et on l'a laissé là à la Home Bank pendant trois ou quatre jours après le 1er juin. Dans quel but? A la page 525 du rapport, on trouve le témoignage suivant:

Q. Alors, il ne devait pas être retiré après le 1er du mois?—R. Non, ce n'est que lorsque j'ai appris que M. Gough était vice-président que j'ai décidé cela. J'ai rempli ma promesse. Je ne voulais pas l'embarrasser en retirant tout à la fin du mois, suivant la promesse que je lui avais faite, et je me doutais bien qu'il avait pris ses dispositions en conséquence. M. Gough savait qu'après le 1er du mois, ce dépôt pouvait descendre à $1 ou $100,000 ou même passer de l'avoir au doit. Ce qu'il voulait—du moins c'est ce que j'avais déduit de ses paroles—c'était d'avoir ce million déposé à la fin du mois. Il m'avait donné comme raison qu'il attendait une rentrée de fonds et que cela se faisait couramment dans les affaires de banque.

L'honorable M. PARDEE: Le gouvernement d'Ontario n'avait-il pas fait la même chose par l'entremise de M. McGarry?

L'honorable M. BENNETT: Quand la banque a fait faillite?

L'honorable M. PARDEE: Non, pas à ce moment-là.

L'honorable M. MURPHY: Il y a deux ans.

L'honorable M. BENNETT: Il n'était pas trésorier.

L'honorable M. PARDEE: Pas au moment de la faillite, mais avans cela.

L'honorable M. BENNETT: Je dois dire que M. Gough et un autre directeur de la banque ont demandé au gouvernement d'Ontario de déposer dans leur institution une somme d'un million pour les accommoder jusqu'à la fin du mois.

L'honorable M. PARDEE: Apparemment d'autres l'ont fait.

L'honorable M. BENNETT: Tels sont les faits qu'on a examinés, en partie seulement, puisque trois des principaux témoins n'ont pas été convoqués.

Dans l'intérêt du public, il convient, en vérité, de débrouiller complètement cette affaire. On devrait la renvoyer à un comité spécial du Sénat, pour qu'il fasse enquête, et, si nécessaire, qu'il fasse comparaître en plus des autres témoins, le président, M. Ruel et M. Ross.

Messieurs, c'est tout ce que j'ai à dire au sujet de la Home Bank. J'ai signalé trois choses: La Home Bank, l'Hotel Scribe et l'administration de la marine de commerce. Si le Sénat considère que ces questions, de même que les accusations faites par l'honorable sénateur de New Westminster (l'honorable M. Taylor), doivent être traitées de la même façon que les traite l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, je le regrette pour son honneur. J'estime qu'il est de mon devoir d'insister sur l'adoption de la résolution que j'ai proposée, à savoir qu'une enquête soit faite par un comité spécial du Sénat, lequel interrogera les témoins sous serment.

Je prie nos honorables collègues d'en face et particulièrement l'honorable leader, de vouloir bien se rappeler la motion qu'a faite, en 1921, le premier ministre actuel, lorsqu'il demanda une enquête sur les affaires du chemin de fer national, enquête beaucoup plus minutieuse et plus complète que celle que je propose actuellement. C'est pourquoi je me demande comment l'honorable leader du Sénat pourrait refuser une enquête, aujourd'hui. J'espère qu'elle sera accordée et que l'affaire sera examinée à fond.

L'honorable M. McHUGH: Dois-je comprendre de la part de l'honorable sénateur que les voies et les roues des wagons sont en train de se rouiller, faute de marchandises à transporter aux ports de la baie Georgienne, et que ces lignes ne transportent que des voyageurs? N'a-t-il pas dit qu'on n'avait pas transporté de grain durant l'été sur les lignes du réseau national dans la division de Midland? L'honorable sénateur peut-il nous indiquer la quantité de grain transportée des ports de la baie Georgienne à la division de Midland du National-Canadien dans le courant de l'année 1923, ou du mois d'avril 1923 jusqu'à date.

L'honorable M. BENNETT: Je crois que l'an dernier 40 millions de boisseaux ont passé par Midland; mais au pas où l'on marche cette année, on sera loin d'atteindre ce chiffre.

L'honorable M. McHUGH: C'est considérable pour un chemin de fer. J'avais cru

comprendre de la part de l'honorable sénateur qu'on ne transportait que des voyageurs et pas du tout de marchandises.

L'honorable M. BENNETT: Je n'ai pas dit qu'on ne transportait que des voyageurs. J'ai dit que les lignes là-bas étaient dans un tel état qu'on n'y transportait que très peu de bois de construction et pour l'instant pour ainsi dire pas de grain, et c'est exact.

L'honorable M. McHUGH: Pour ainsi dire pas de grain, alors qu'on transporte 40 millions de boisseaux de la division de Midland à Montréal?

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur ne parlerait pas ainsi, s'il était mieux au courant de la situation. Qu'il me permette de lui dire ceci: autrefois, seul le grain venant de Midland passait par Lindsay, mais on a changé cela, et aujourd'hui on fait aussi passer par là le grain venant de Parry Harbour, de sorte que la quantité aurait dû doubler.

L'honorable M. McHUGH: Je sais qu'il y avait des trains qui passaient là-bas, chargés de grain pendant la saison de transport. Ils se suivaient pour ainsi dire tous. Ils circulaient aussi vite qu'ils pouvaient durant l'été, avec cinquante ou soixante wagons après chaque locomotive, pour se diriger vers Belleville.

L'honorable M. GORDON: L'honorable sénateur, (l'honorable M. Bennett) veut-il dire qu'au moment du dépôt d'un million, on s'était entendu quant à la durée de ce dépôt? C'est si je comprends bien, ce qui a été déclaré devant la Commission d'enquête. D'autre part, sir Henry Thornton dit dans la lettre dont mon honorable collègue a donné lecture, que l'idée ne lui est venue qu'après avoir su que M. Gough était vice-président de la banque.

L'honorable M. BENNETT: Oui, il y a contradiction absolue entre la déclaration de sir Henry Thornton et les témoignages donnés sous serment, car sir Henry Thornton prétend que ce n'est qu'après avoir su que M. Gough était vice-président de la banque que les fonds ont été retirés.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur présente-t-il sa motion?

L'honorable M. BENNETT: Je l'ai présentée en prenant la parole.

L'honorable M. DANDURAND: Mais, Son Honneur le Président ne l'a pas lue.

L'honorable M. BENNETT: Je propose donc la motion dont j'ai donné lecture au début de mes remarques.

L'honorable M. DANDURAND: Messieurs, j'étais prêt à prendre la parole à la suite de mon honorable collègue et à discuter les mérites de la motion qu'il avait fait inscrire au Feuilleton. Je n'avais aucune hésitation, quant à l'attitude que je devais prendre à propos de cette demande d'enquête sur des questions qui font actuellement l'objet d'une investigation à Vancouver. Je n'en avais pas non plus quant à l'attitude à prendre relativement aux autres accusations et sujets d'enquête. Mais notre honorable collègue nous a fait une dissertation d'une heure sur l'administration de la marine de commerce, et j'avoue que je ne suis pas en état de lui répondre. Comme il a porté des accusations très graves contre les directeurs de ce service, je dois au Sénat et je me dois à moi-même de me renseigner. C'est pourquoi je propose la remise du débat à la semaine prochaine.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il vaut mieux fixer un jour.

L'honorable M. DANDURAND: Non, car je n'aurai peut-être pas les renseignements complets.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Fixez un jour; vous ne pouvez pas remettre le débat à la semaine prochaine.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai proposé la remise du débat, et quand cela sera décidé, nous pourrons fixer une date.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais vous ne pouvez pas ajourner *sine die;* ce serait clore le débat. Il faut fixer un jour.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai aucune objection. J'ai l'idée de dire mercredi prochain, mais il est préférable de s'entendre sur la remise du débat d'abord et, ensuite, on proposera une date.

La motion pour la remise du débat est adoptée.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que la suite du débat soit inscrite comme premier article de l'ordre du jour de mercredi, après les troisièmes lectures des bills.

(La motion est adoptée.)

L'honorable M. DANDURAND: Je n'aurai peut-être pas l'avantage, avant la reprise de ce débat, d'attirer l'attention du Sénat sur une très importante discussion qui a eu lieu en 1921 à la Chambre des communes, au sujet de l'administration des chemins de fer canadiens par l'Etat et du droit de contrôle et d'enquête du Parlement. Je prie donc les membres du Sénat de vouloir bien relire ce

débat de la Chambre des communes, car il indique la grande difficulté que comporte le problème qui se présente à nous, et que je discuterai entièrement quand l'affaire reviendra.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable collègue veut-il dire qu'il y avait des accusations spécifiques dans cette autre résolution?

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est la distinction.

L'honorable M. DANDURAND: Je le sais, mais la question de l'administration des chemins de fer nationaux et du contrôle du Parlement sur ces chemins de fer a été entièrement débattue en 1921. J'en fais mention, pensant que cela intéressera les membres du Sénat.

BILLS DE DIVORCE

TROISIEME LECTURE

Des bills suivants:

Bill K3, intitulé: Loi pour faire droit à Ruth Ethelind Jackes. L'honorable M. White.

Bill L3, intitulé: Loi pour faire droit à Wilfrid John Mitchell. L'honorable M. Haydon.

Bill M3, intitulé: Loi pour faire droit à Edward James Bentley. L'honorable M. Ross.

Bill N3, intitulé: Loi pour faire droit à Elizabeth Sylvia Cameron. L'honorable M. Ross.

Bill O3, intitulé: Loi pour faire droit à Wilhelmina Aird McKay. L'honorable M. Blain.

BILLS D'INTERET PRIVE

TROISIEME LECTURE

Des bills suivants:

Bill S2, intitulé: Loi constituant en corporation la "Dominion Electric Protection Co." L'honorable M. Foster.

Bill 8, intitulé: Loi ayant pour objet de changer le nom de "The Travellers Life Assurance Company of Canada" en celui de "Montreal Life Insurance Company". L'honorable M. L'Espérance.

DEUXIEME LECTURE

Des bills suivants:

Bill P3, intitulé: Loi constituant en corporation la "Merchants Casualty Insurance Co." L'honorable M. Laird.

Bill Q3, intitulé: Loi constituant en corporation "The Laurentian Insurance Co." L'honorable M. Haydon.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES

Des bills suivants:

Bill S3, intitulé: Loi pour faire droit à Mary Ellen McClelland. L'honorable M. Pope.

Bill T3, intitulé: Loi pour faire droit à Annie Jane Bridges. L'honorable M. Pope.

Bill U3, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Rathbun. L'honorable M. Pope.

Bill V3, intitulé: Loi pour faire droit à William Samuel Morrow. L'honorable J. Webster.

Bill W3, intitulé: Loi pour faire droit à Ethel May Macdonald. L'honorable M. Blain.

Bill X3, intitulé: Loi pour faide droit à Stanley George Harris. L'honorable M. Blain.

BILLS D'INTERET PRIVE

DEUXIEME LECTURE

Des bills suivants:

Bill 9, intitulé: Loi concernant "The T. Eaton General Insurance Company". L'honorable M. Lynch-Staunton.

Bill 17, intitulé: Loi concernant la Compagnie du Canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne. L'honorable M. White.

Bill 19, intitulé: Loi concernant la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable G. V. White.

Bill 22, intitulé: Loi modifiant la Loi constituant en corporation la "Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company". L'honorable M. Crowe.

Bill 23, intitulé: Loi concernant la "Commercial Travellers Mutual Insurance Society". L'honorable M. Ross (Moose Jaw).

Bill 36, intitulé: Loi concernant la Compagnie d'assurance sur la vie dite: Northern. L'honorable M. Lynch-Staunton.

Bill 37, intitulé: Loi ayant pour objet de changer le nom de la "Imperial Underwriters Corporation of Canada" en celui de "Imperial Insurance Office". L'honorable M. Pardee.

Bill 38, intitulé: Loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo. L'honorable M. Green.

BILLS CONCERNANT LES EMBRANCHEMENTS

ETUDE REMISE

Ordre du jour:

Deuxième lecture du bill 31, intitulé: "Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre la Grande-Fresnière et Rinfret-Jonction, dans la province de Québec".—L'hon. M. Dandurand.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je me permettrai de faire remarquer à mon honorable ami que l'heure étant avancée, il lui sera difficile d'entrer dans une longue explication des principes impliqués dans tous ces bills d'embranchements. Il suffirait, je crois, de déclarer quelle politique on entend suivre par rapport à ces projets de loi. Le sujet est assez important pour que, non seulement le Sénat, mais le pays tout entier, y apportent toute leur attention, d'autant plus que les débats du Sénat sur ces bills vont être suivis avec un soin tout particulier. C'est pourquoi nous devrions avoir une déclaration du Gouvernement concernant la politique qu'il entend suivre au sujet de ces embranchements. Je ne demande pas de longs détails, mais simplement les principes généraux justifiant le Gouvernement d'entreprendre les lourdes dépenses que représente la construction des embranchements dont il est fait mention dans les vingt-six bills qui vont nous être présentés.

En admettant que mon honorable ami nous fasse cette déclaration demain, il n'y aura pas eu de temps perdu. Je ne veux pas retarder l'étude de cette question, mais je comprends que mon honorable ami a l'intention de renvoyer ces bills au Comité permanent des chemins de fer, télégraphes et hâvres qui étudiera les mérites de chaque bill en particulier. Ce comité ne se réunira pas avant mercredi ou jeudi prochain, par conséquent, nous pouvons facilement attendre jusqu'à demain, alors que nous pourrons discuter convenablement la valeur des principes invoqués.

L'honorable M. DANDURAND: L'administration des chemins de fer Nationaux canadiens a accepté la suggestion faite par le Sénat l'année dernière, que chaque embranchement fasse l'objet d'un bill distinct et que l'on ne renferme pas dans un seul bill toutes les constructions projetées. L'année dernière, j'ai exprimé l'opinion que l'on pouvait considérer chaque embranchement séparément, même s'ils étaient tous réunis dans un même bill; toutefois, la question nous est présentée aujourd'hui sous une nouvelle forme.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est ce à quoi je fais allusion maintenant.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami fait allusion sans doute à la méthode de construction.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. Permettez-moi de m'expliquer plus longuement. Je désire surtout que le gouvernement déclare les principes fondamentaux sur lesquels il se base pour la construction de ces vingt-six embranchements qui représentent environ 1,100 milles de chemin de fer. Espère-t-il réaliser dans un avenir rapproché assez de revenus de ces différentes lignes pour couvrir les frais d'exploitation; ou bien est-ce simplement une question de jeter de la poudre aux yeux du public en lui disant: "Nous sommes prêts à construire des lignes ici, là, et partout, sans nous occuper des résultats"?

Je désire vivement savoir si l'administration des chemins de fer Nationaux a examiné la question très importante des résultats au point de vue des finances. Inutile de vous dire qu'il n'y aurait rien de plus désastreux pour le principe de nationalisation que d'entreprendre à grands frais la construction de lignes de chemin de fer sans s'occuper des revenus que l'on pourrait en retirer. Je suggère donc que mon honorable ami prenne demain le temps de nous expliquer les principes sur lesquels le Gouvernement s'appuie pour se lancer dans cette grande entreprise, qui est peut-être la plus importante, du moins en fait de travaux publics depuis nombre d'années; car il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un montant beaucoup plus élevé que celui de l'estimation qui était, je crois, d'après le bill des embranchements présenté l'année dernière, de $28,000,000. Ce montant ne comprenait ni le matériel roulant, ni les frais d'exploitation pendant une période fixe. Ceux qui sont au courant de la construction des chemins de fer, savent qu'on ne peut pas construire ces lignes au prix de $28,000,000. Suivant moi, elles coûteront trois fois ce montant. Je ne veux pas dire que ce soit un obstacle insurmontable, mais c'est certainement une raison pour que le Sénat étudie chaque bill très sérieusement, et suivant ses mérites, avant de l'adopter. M'adressant encore à mon honorable ami, je lui dis que le grand et important principe de la nationalisation des chemins de fer ne peut être maintenu qu'en adoptant une méthode de stricte économie, et cela est particulièrement vrai touchant cette question des chemins de fer qui implique de si lourdes charges. Je crois par conséquent qu'il est très à propos que le gouvernement fasse connaître à cette Chambre et au pays, les principes sur lesquels il se base pour demander au peuple de prendre la responsabilité d'une telle entreprise.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que tous les bills concernant les embranchements soient rayés de l'ordre du jour et inscrits à l'ordre du jour pour demain. J'approuve complètement le point de vue auquel se place mon honorable ami au sujet de la construction de ces lignes et je crois pouvoir le

convaincre demain que la politique du Gouvernement s'accorde parfaitement avec ses vues.

Les bills sont rayés de l'ordre du jour et inscrits pour demain.

Le Sénat s'ajourne à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du vendredi, 23 mai 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill B4, intitulé: Loi pour faire droit à Angus Martin.—L'honorable M. Blain.

Bill C4, intitulé: Loi pour faire droit à Lester Ernest Greenwood.—L'honorable G. V. White.

Bill D4, intitulé: Loi pour faire droit à Charles Lawson.—L'honorable M. Bennett.

DEUXIEME LECTURE

Bill Y3, intitulé: Loi pour faire droit à Evelyn Eira Awrey.—L'honorable M. Smith.

BILLS D'INTERET PRIVE

Troisième lecture des bills suivants:

Bill 15, intitulé: Loi concernant la compagnie du chemin de fer Canada-Southern.—L'honorable M. Robertson.

Bill 10, intitulé: Loi confirmant un traité conclu entre la compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa et la cité d'Ottawa.—L'honorable M. Belcourt.

Bill 16, intitulé: Loi concernant la "Detroit River Tunnel Company".—L'honorable M. Robertson.

Bill 14, intitulé: Loi constituant la Corporation épiscopale catholique romaine de Prince-Rupert.—L'honorable M. Côté.

Bill Y2, intitulé: Loi concernant l'Alliance Nationale..—L'honorable M. Beaubien.

EMBRANCHEMENTS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

Enoncé d'un programme:

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, avant l'ajournement du Sénat, hier soir, l'on me pria d'énoncer les grandes lignes du programme arrêté pour les embranchements des chemins de fer nationaux afin de permettre à la Chambre de savoir quels principes guident le Gouvernement dans les présentes demandes: Je crois ne pas pouvoir exposer plus clairement la politique de nos chemins de fer qu'en lisant le document déposé dans l'autre Chambre par le président de la commission des chemins de fer. Il jette la lumière sur tous les projets tracés. C'est aux rayons des espérances formulées par le président dans la lettre suivante que le comité pourra juger la valeur de chaque proposition.

J'ai déjà dit, et je répète que l'adoption de ces bills en deuxième lecture n'engage en rien la Chambre C'est au vote sur le rapport du comité auquel ces bills seront renvoyés que nous en accepterons ou refuserons le principe.

Voici une lettre datée du 2 avril et adressée au ministre des Chemins de fer:

En ce qui regarde le programme de construction des embranchements du National-Canadien, je désire vous exposer le principe adopté par la compagnie pour faire ses demandes ainsi que les raisons spécifiques et autres donnés qui militent en faveur de la construction de chacune de ces lignes.

Nous avons régulièrement tenu compte des facteurs qui suivent lors de la préparation du programme relatif à la construction de ces embranchements:

1. Les sommes déjà déboursées et les travaux déjà effectués sur chaque ligne, le cas échéant.

2. L'importance de chaque embranchement au triple point de vue stratégique, économique et du trafic.

3. Les avantages qu'en retireraient les cultivateurs, grâce au raccourcissement du trajet pour le transport du grain et des autres produits de la ferme.

4. La considération de la somme totale qui peut être consacrée à cette fin, étant donné la situation financière du Canada.

Après avoir convenablement pesé les facteurs énumérés ci-dessus, nous avons arrêté le programme qui vous a déjà été soumis, et de plus, il fut suggéré que l'exécution de ce programme, advenant le cas où il serait adopté, soit repartie sur une période de trois ans; l'autorisation à cette fin devant subsister jusqu'au 31 août 1927.

Le but que nous visons en repartissant ces débours sur une période de trois ans, c'est d'assurer cette continuité de construction, qui est essentielle au point de vue de l'économie, et qui permettra aux départements des ingénieurs et de la construction des chemins de fer aussi bien qu'aux entrepreneurs d'exécuter les travaux de la façon le plus efficace. C'est ainsi que l'on procède dans les entreprises de chemin de fer par l'initiative privée; les fonds votés par les actionnaires sont à la disposition du conseil d'administration tant que les travaux ne sont pas terminés ou l'autorisation abrogée.

Il existe une analogie, semble-t-il, dans les rapports qui existent entre les actionnaires d'une compagnie particulière et le conseil de direction et les rapports du Parlement canadien avec le réseau du National-Canadien; il s'ensuit donc qu'un pareil programme a sa raison d'être, si les expériences des entreprises particulières ont quelque valeur.

A cause de la variation du prix de la main-d'œuvre et des matériaux, à cause des obstacles inhérents au climat et de la difficulté qu'on a à se procurer des ouvriers à l'époque de la moisson il faudra se mettre à l'œuvre de bonne heure chaque année, si l'on veut que les travaux de construction se fassent avec célérité et économie, ce qui ne sera pas, croyons-nous, si chaque ligne d'embranchement doit être l'objet d'un crédit annuel. Vous trouverez ici des exposés indiquant l'objet

et les raisons de la construction de chaque ligne d'embranchement qu'on se propose d'ajouter au réseau national et que vous êtes à demander au Parlement, au moyen de certains bills, de vous autoriser à construire. S'il est vrai que la situation économique des chemins de fer ne justifie peut-être pas complètement la construction de toutes ces lignes, surtout si l'on considère ce que sera le résultat de leur exploitation pour les premières années, il convient toutefois de se placer à un point de vue plus élevé lorsqu'il s'agit d'établir des lignes tributaires d'un réseau important comme l'est le réseau national, à l'exploitation duquel le conseil actuel d'administration a été préposé.

Le problème que l'examen du réseau national fait tout d'abord apercevoir, c'est celui qui consiste à découvrir la cause principale et fondamentale des déficits. Il est évident qu'elle réside dans la trop grande disproportion du nombre de milles par rapport au trafic quelle que puisse être l'amélioration de la situation réduite à sa plus simple expression, par suite de certaines économies réalisées dans l'exploitation et la coordination des différentes unités comprises dans ce réseau. On ne saurait répondre à la nécessité d'augmenter le trafic qu'en augmentant la population et en exploitant sur une plus grande échelle les ressources dont la nature nous a généreusement dotés. Comme il est impossible d'atteindre bientôt ce but autrement qu'en attirant ici des colons et du capital, conscients de cette condition, mes différents fonctionnaires et moi-même n'avons cessé de travailler à en attirer. On ne saurait avoir confiance en ceux qui manquent de foi en eux-mêmes. L'inspection que j'ai faite du Dominion me donne en ses destinés ultimes une confiance absolue sans laquelle il serait impossible d'avoir foi au succès définitif des lignes nationales.

Nous nous occupons donc de développer ce vaste pays dont la population est maintenant trop clairsemée, et d'y attirer des immigrants pour nous aider dans cette tâche. Mais que voyons-nous? Certaines régions sont à perdre la population même que nous sommes si désireux d'augmenter. Pourquoi se dépeuplent-elles? Surtout parce qu'elles manquent de moyens de communication par chemins de fer, ce qui est particulièrement vrai quant aux prairies, et l'on se demande naturellement si le colon qui a eu le courage de démontrer son habileté à tirer des produits du sol ne vaut pas beaucoup mieux que l'immigrant qui n'a pas encore été mis à l'épreuve. Il ne faudrait pas exposer les immigrants à venir en contact avec ceux qui quittent le pays dans un état de découragement. Il est donc nécessaire de construire des lignes d'embranchement non seulement pour développer le Canada et assurer à l'immigrant des moyens de communication suffisants, mais aussi pour retenir cette partie de notre population qui a eu le courage de s'établir sur des terres.

Il n'est pas probable que si l'on abandonne le programme actuel de construction de lignes d'embranchement, le réseau national puisse en souffrir beaucoup, au point de vue financier, d'ici à quatre ou cinq ans; mais il est certain qu'à l'expiration de ce terme le réseau se trouvera dépourvu de toute autre moyen de développment suffisant; d'autres compagnies de transport se seront emparées de territoires stratégiques et le réseau périra d'inanition. On ne saurait travailler avec plus d'efficacité à assurer la ruine du réseau national qu'en refusant de mettre à exécution et de maintenir un programme de lignes d'embranchement. Aucun chemin de fer ne saurait toujours rester dans la même situation, il faut qu'il obtienne le plus grand succès possible, et il ne le peut qu'en répondant pleinement aux exigences du transport, ce qui est surtout important dans un pays qui se développe rapidement.

Je tiens particulièrement à faire entendre que ces demandes sont inspirées non seulement par l'état de choses actuel mais par la nécessité de répondre à l'augmentation de trafic que la colonisation du pays va probablement déterminer à l'avenir.

J'approuve donc le programme qu'on vous a soumis comme représentant, après mûr examen de tout les faits et de tous les facteurs, ce minimum qui est essentiel aux besoins des localités desservies par le réseau national, et essentiel à l'avenir du réseau lui-même.

Bien à vous,

H. W. Thornton,
Président.

Voilà les motifs qui ont poussé l'exécutif des Chemins de fer nationaux à émettre le plan des développements proposés Les directeurs de ce réseau, qui se sont rendu compte de la situation et qui ont étudié toute la question, devront inspirer au comité la confiance dons ils sont eux-mêmes animés; et ainsi, nous aurons l'avantage d'obtenir d'eux des renseignements de première source. Ces explications me paraissant suffisantes, je propose la deuxième lecture du premier Bill.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, je dois féliciter mon honorable ami des moyens plutôt ingénieux auxquels il a recours pour ne pas s'engager au sujet des principes des vingt-six Bills que nous devrons étudier.

L'honorable M. DANDURAND: Douze aujourd'hui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami ne prend lui-même aucune responsabilité; il prétend même enlever au Gouvernement l'entière responsabilité de cette mesure importante et dépose devant le Sénat une lettre écrite par le Président du réseau, lettre qui n'indique que très vaguement la politique que l'on veut suivre. Il déclare encore devant cette Chambre que cette politique est celle-là même qui dirige le Gouvernement dans son intention de dépenser l'énorme montant d'argent qui doit être finalement employé dans la construction de ces embranchements.

Le Sénat du Canada a été amèrement attaqué, dans la presse et ailleurs, par une classe de gens qui ne connaissaient pas la nature de la législation poursuivie durant la dernière session; mais je me crois autorisé à dire que l'attitude prise alors par le Sénat a été pleinement justifiée par le Gouvernement, depuis que celui-ci a décidé d'abandonner le caractère général de cette législation, et d'amener pendant la présente session les vingt-six Bills que nous devrons étudier sous peu.

La ligne de conduite adoptée lors de la dernière session a été entièrement déterminée par un manque de renseignements et par le temps très inopportun—aux dernières heures de la session—où l'on tenta de faire adopter une mesure si importante. A cette session-ci, cependant, les conditions sont différentes. La question qui se pose est celle-ci: quel est le

devoir du Sénat à l'égard de cette même mesure, car c'est à peu près la même mesure divisée en vingt-six parties? Le devoir du Sénat, à mon avis, est de bien examiner chaque mesure qui nous est soumise, et d'après sa valeur, de décider si nous devons accepter ou rejeter le Bill. Quelle doit être la règle que nous devons adopter pour l'adoption de ces mesures? Devons-nous être guidés seulement par les sentiments, sans tenir compte du point de vue financier que comporte un sujet aussi important? Et parce qu'en certains districts peu colonisés du Dominion, on a déclaré au Gouvernement du Canada que l'on désirait avoir des lignes d'embranchements, devons-nous, pour cela, construire les embranchements et dépenser les deniers publics, sans songer aux conséquences que peut entraîner notre action, sans savoir si ces lignes peuvent être plus tard une source de revenus pour les Chemins de fer nationaux et pour le Gouvernement du Canada ou si elles leur seront un lourd fardeau?

Il va sans dire que le Gouvernement du Canada, en prenant sur lui d'administrer le réseau de chemins de fer, connu sous le nom de Chemins de fer nationaux du Canada, et représentant une longueur de plus de 20,000 milles, doit le faire sur un pied d'affaires. Personne ne saurait prétendre que ce soit là une entreprise patriotique,—qu'il y ait lieu de considérer pour une seule minute le patriotisme, le développement du pays, ou la soumission de la volonté du Gouvernement à celle du peuple, et qu'il faille pour des motifs de patriotisme ou d'intérêt local agrandir ce réseau déjà très considérable. Le peuple canadien est vitalement intéressé dans la réussite de cette entreprise, et je ne connais pas, ici au pays, d'autres questions publiques requérant une attention aussi sérieuse. Mais je dis que si l'on en veut la réussite, l'administration doit en être entièrement basée sur des considérations financières,—à savoir, la productivité du chemin de fer et la possibilité qu'il puisse devenir une assez grande source de revenus pour pouvoir combler les déficits qu'il nous faut souffrir de ce temps-ci, ou du moins, pour les diminuer autant que possible. Ainsi donc, honorables messieurs, d'après moi, la conduite que le comité doit suivre est d'étudier sérieusement la puissance future de revenus de chaque embranchement. Cette considération doit primer toutes les autres. Si elle n'était pas de première importance, cela signifierait alors que nous construisons des embranchements, que nous plaçons les deniers publics en grossissant davantage les énormes déficits qui pèsent déjà sur nous, déficits qui menacent notre stabilité financière, et qui, à moins d'être diminués par une bonne direction économique, finiront par conduire à la ruine le réseau tout entier.

Il y a sans doute à considérer qu'il faut aider les intérêts publics; mais la plus importante de toutes les considérations doit être celle des revenus à bref délai. Si nous adoptons la politique proposée par le Président des Chemins de fer, dans sa lettre au Gouvernement, il va de soi que la construction d'embranchements doit être entreprise et continuée avec vigueur—et ces Bills ne sont que le commencement d'une politique qui, à l'avenir, sera poursuivie avec autant d'énergie qu'elle l'est aujourd'hui, sans tenir compte, dis-je des considérations financières qui y sont attachées.

Le président du réseau s'arrête à deux ou trois considérations qui, à mon avis, ne doivent guère nous préoccuper. La première de ces considérations, je crois, est que les organisateurs des réseaux qui nous avons absorbés ont déjà formé certains projets. Le fait qu'il y a eu quelque labourage, quelque nivellement d'accomplis, ou qu'on a fait les premières démarches en vue de la construction d'un embranchement, ne nous oblige en rien à continuer le travail. Je n'ai pas besoin de rappeler aux honorables messieurs que la construction de chemins de fer a été, dans le passé, une grande cause d'abus, commis par les compagnies engagées dans les entreprises de ce genre. La construction de plusieurs des embranchements déjà commencés à été entreprise sans aucun égard à l'intérêt public, mais plutôt dans le but de lancer une entreprise financière, pour permettre aux organisateurs de retirer de gros profits, sans souci des résultats futurs, de la vente des obligations et des subventions accordées par les différents gouvernements du Canada. Voilà pourquoi nous avons aujourd'hui sur les bras un réseau de chemins de fer pratiquement en banqueroute.

Il y a ici des honorables messieurs aussi à même que moi de savoir que ce fut là l'idée dominante chez les entrepreneurs de ces embranchements qui furent construits aux dépens du gouvernement du Canada et des provinces du Canada. Et c'est le prétexte qu'on allègue maintenant pour terminer ces lignes.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est qu'un des facteurs seulement. Il n'est jamais nécessaire de gaspiller l'argent.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le président du chemin de fer l'a avancé comme raison fondamentale pour que nous entreprenions la construction de ces embranchements. Parmi ces bills, il y en a qui pourvoient à la

construction d'un réseau élaboré non d'embranchements, mais de chemins de fer complètement inutiles. Mais, honorables messieurs, un murmure réprobateur s'est élevé presque de l'Atlantique au Pacifique à la vue des dépenses insensées que l'on se proposait de faire pour la construction, dans l'Est, de certaines lignes requérant des millions d'argent, sans égard au développement du pays et aux exigences d'établissements suffisants le long des lignes proposées. Il me semble que si notre décision vient s'ajouter à la recommandation du président du réseau,—nous trouvons un côté faible aux raisons fondamentales qu'il allègue pour la construction de ces embranchements, et la valeur de la recommandation entière peut être mise en doute,—il est du plus grand devoir du Sénat de rechercher sérieusement les motifs suffisants pour nous faire entreprendre les vingt-six travaux qui nous seront proposés. Il y a, sans doute, honorables messieurs, des motifs valables pour que des embranchements de colonisation soient construits dans l'Ouest; néanmoins, je diffère d'opinion avec le président du réseau lorsqu'il dit que l'exode des Canadiens a été causée par le manque de chemins de fer.

L'honorable M. DANDURAND: Il ne dit pas cela.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est ce qu'il faut déduire de la lettre que mon honorable ami a lue—que pour arrêter l'exode, il faudrait entreprendre la construction d'un plus grand nombre d'embranchements.

Je refuse entièrement d'admettre le principe soutenu avec tant de force par le président, concernant les trois ans de crédit budgétaire, quoique, à mon avis, ce ne serait pas une raison pour rejeter un seul de ces bills. Il me semble, toutefois, que c'est la violation d'un des principes les mieux institués du gouvernement parlementaire. Il est maintenant proposé d'enlever entièrement au Parlement—de la section élective du Parlement—toute intervention concernant le vote des deniers publics et de remettre cet argent à un conseil qui n'est pas directement responsable au Parlement. Vous ne pouvez établir une distinction, honorables messieurs, entre l'argent versé aux chemins de fer nationaux et celui qui se trouve dans le trésor canadien. L'un et l'autre appartiennent au gouvernement du Canada. Il serait oiseux de vouloir comparer ce réseau de chemins de fer à celui d'une compagnie privée. Qu'on le considère d'une façon ou d'une autre, ce n'est en somme qu'une autre des utilités publiques du gouvernement canadien, et celui-ci doit nécessairement fournir les fonds requis pour la construction du réseau; il doit nécessairement prendre toute la responsabilité financière de l'entreprise; et si l'on dit que le Parlement doit se défaire des droits qu'il possède aujourd'hui: de voter cet argent, d'en critiquer la dépense et de la reviser, de prendre connaissance des contrats et de déclarer que la dépense est sage, imprudente ou sotte, l'on prêche, à mon sens, la violation d'une de nos plus saines et plus salutaires pratiques parlementaires, celle qui oblige le Parlement de se prononcer, chaque année, sur la dépense et l'emploi des deniers publics.

Maintenant, le président opine en faveur d'un crédit de trois ans, pour avoir l'avantage de posséder de l'argent disponible; mais qui est-ce qui est aussi intéressé que le peuple canadien, que le Parlement du Canada à voir prospérer ce réseau de chemins de fer? Est-ce le président ou le conseil d'administration de ce chemin de fer qui porte la responsabilité financière de cette énorme entreprise? Non, c'est le Parlement du Canada. C'est le Parlement du Canada qui est responsable du commencement à la fin; et si nous payions, en une fois, une somme d'argent couvrant les dépenses de trois ans, sans avoir le droit de nous enquérir de ces dépenses, nous violerions les règles de notre système parlementaire.

Je ne désire pas parler plus longtemps sur ce sujet, si ce n'est pour dire que le peuple du Dominion du Canada devrait avoir bien à cœur le succès du réseau des chemins de fer nationaux,—je crois que ce sentiment existe—et que c'est avec orgueil et avec un sens exact de ses responsabilités que le Canada se voit le propriétaire de ce vaste réseau de chemins de fer, le plus grand qui existe sur le continent. Ainsi donc, nous sommes aussi profondément intéressés que n'importe qui de ceux qui sont directement associés à l'administration du chemin de fer, et il n'y a pas de raison qui empêche le Parlement de donner librement son avis, sa critique, de censurer, si nécessaire, ou d'approuver la manière avec laquelle on administre le réseau.

Mais je le dis à mon honorable ami, et je veux appuyer sur ce point, si l'on voulait ruiner et perdre ce magnifique réseau de chemins de fer nationaux, le meilleur moyen à adopter serait de faire des dépenses insensées. Si dans l'administration du réseau national, on ne fait pas preuve de la plus grande économie et des plus hautes capacités, il viendra un temps où le peuple canadien se soulèvera et se débarrassera des responsabilités que lui impose le fonctionnement d'un réseau national de chemins de fer. C'est ainsi qu'il agira, même au prix de grands sacrifices et au dépens de son honneur national, à moins qu'il ne voie chez les administrateurs la même bonne volonté et

le même bon sens exigés par une compagnie privée. Encore un mot, et j'ai fini. Voici. Nous devrions dans l'examen de ces bills adopter la règle qui s'appliquerait à n'importe quel réseau privé de chemins de fer.

L'honorable M. DANDURAND: Bravo! très bien!

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Voici cette règle générale: Le Gouvernement ne devrait pas consentir à la construction d'une ligne de chemin de fer, si, supposant le cas où l'embranchement projeté serait tributaire de la voie principale de la compagnie du Pacifique-Canadien, l'administration de cette dernière en eût rejeté le projet. Cette règle devrait être adoptée par nous pour chacun des embranchements que nous aurons à étudier.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas l'intention d'engager un débat sur ces bills, parce que je crois que nous serons mieux à même d'en discuter la valeur lorsqu'ils auront passé par le comité. Je désire simplement attirer l'attention de mon honorable ami sur le fait que nous aurons à considérer le vote d'un crédit couvrant trois ans de dépenses conformément à cette législation, car aussitôt que nous aurons approuvé chaque embranchement il faudra faire un contrat pour le construire, et on ne peut forcer l'entrepreneur à attendre sa rémunération jusqu'à la session suivante et très souvent, jusqu'en juin, date où nous appelons généralement le Gouverneur général pour sanctionner les bills. Il pourrait en résulter que nous perdrions quelques-uns des meilleurs mois de l'année pour les travaux de construction, car aussitôt rendus vers la mi-août, les ouvriers cherchent plutôt à travailler aux récoltes.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: S'il m'étais permis d'interrompre mon honorable ami, je dirais que la même remarque pourrait s'appliquer à tout crédit nécessaire à l'exécution des travaux publics. Elle s'appliquerait aux canaux et autres travaux que nous entreprenons au Canada.

L'honorable M. DANDURAND: Mais je pense que l'on démontrera au comité que le pays aussi bien que les entreprenurs ont subi des pertes considérables lorsqu'il a fallu faire cesser tout travail à cause de l'épuisement des crédits de l'année. Il y a probablement des membres du Sénat qui ont agi comme ministre des Chemns de fer ou ministre des Travaux publics, et je suis sûr qu'ils l'ont appris par expérience. Cependant, je ne veux pas m'engager dans un débat sur ce point. Le comité l'étudiera et ce que, dans sa sagesse, il décidera, devra sans doute être revisé par cette Chambre. En tous cas, nous serons alors beaucoup mieux renseignés. J'ai déclaré que je ne présente pas ces propositions à la Chambre, dans le but d'engager le Sénat à appuyer le principe de chaque bill. Il est entendu que ces bills seront soumis au comité, qu'ils seront étudiés minutieusement, et que lorsqu'ils nous reviendront ils seront étudiés plus sérieusement encore et d'une manière définitive. Je propose la deuxième lecture.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je désirerais demander une question à mon honorable ami. Ces bills seront renvoyés au comité des chemins de fer et les membres de ce comité pourront les étudier à fond avec les hauts fonctionnaires ou autres autorités du ministère. Mais il y a un grand nombre de membres du Sénat qui ne font pas partie de ce comité, et ce qui nous occupe en ce moment n'intéresse pas seulement un comité ou quelques hommes appartenant à l'un ou l'autre des corps législatifs, il intéresse tous les Canadiens. Si nous devons avoir un réseau de chemins de fer nationaux, et si nous voulons qu'il réussisse, nous devons avoir non seulement les moyens de le bien administrer, mais aussi le concours intelligent et actif du peuple canadien, le propriétaire du réseau. Or, la question que je veux demander est celle-ci: serait-ce difficile de donner quelques renseignements fondamentaux sur chacune de ces lignes? Je ne sais pas ce qui s'est passé au comité des chemins de fer de l'autre Chambre, mais lorsque vous avez vingt-six chemins de fer, ne serait-il pas possible d'obtenir un mémoire sur chacun d'eux, indiquant brièvement les localités qu'ils traversent et les produits qui, à ces endroits, peuvent, dès maintenant ou plus tard, alimenter ces chemins de fer? Ceci est le côté local de la question. Ces embranchements sont reliés à d'autres lignes pour le transport, et le mémoire devrait montrer les raccordements qu'on a l'intention de faire et les produits qu'on espère transporter, localement et autrement, par ces voies ferrées; en résumé, le trafic pouvant provenir de la localité même et aussi des lignes de raccordements. Il serait facile de donner ces renseignements et de remettre à chaque membre du Sénat des exemplaires de ce mémoire. Quoique nous ne puissions pas tous être membres du comité des chemins de fer ou assister à ses séances, nous sommes tous intéressés dans cette question, et nous devrons la discuter quand nous sera présenté le rapport du comité. Si nous pouvions obtenir ces renseignements auxiliaires et préparatoires, cela stimulerait notre intérêt, répondrait à nos demandes et nous aiderait beaucoup à prendre la décision finale.

On a fait beaucoup de commentaires au sujet de la conduite du Sénat, l'année dernière. L'honorable monsieur qui vient de parler y a fait allusion. Ceux qui nous ont critiqués le plus sévèrement sont probablement ceux qui ont le moins étudié les pratiques les plus saines adoptées par les corps législatifs pour concilier leurs responsabilités avec le devoir qui leur incombe d'accomplir la mission qui leur est confiée. Bien que nous ayons le droit d'exiger certaines garanties, le vote, auquel s'oppose mon honorable ami, d'un montant d'argent, et sa remise, sans restriction, à la direction du chemin de fer, sans que la législature ait l'avantage d'en reviser la dépense pendant trois ans, n'offre pas une difficulté insurmontable. Il y a des voies et des moyens établis par la Chambre pour diriger continuellement ces déboursés, et nos corps législatifs possèdent assez le sens des affaires pour adopter des moyens d'éviter l'augmentation des dépenses et même de les réduire en permettant la poursuite ininterrompue des travaux, tout en ayant le contrôle des dépenses. Je ne vois rien qui empêche de surmonter cette difficulté par des méthodes sensées et faciles.

Quelques-uns de ces embranchements me paraissent des entreprises malheureuses. D'après moi, il y en quelques-unes qui ne seront autre chose qu'un drain continuel sur le réseau lui-même. Je veux que l'on fasse une distinction bien marquée entre chacune de ces lignes. Le gouvernement a bien voulu que nous ayons ces bills l'un après l'autre afin de nous permettre de les étudier séparément, au lieu de nous les présenter tous ensemble, comme l'an dernier. A moins qu'il vienne des renseignements que j'ignore maintenant, il y a quelques-unes de ces lignes dont la construction me paraît dangereuse, inutile et simplement comme la perpétuation d'un vieux système de favoritisme politique en honneur dans les premiers temps du pays, et qui subsiste encore, mais qui, j'ose espérer, à mesure que nous progressons en bon sens et en intelligence, sera mis au rancart dans l'intérêt général d'un grand réseau national.

L'honorable M. MACDONALD: J'aimerais à savoir de l'honorable monsieur qui rédigerait ces renseignements en rapport avec les lignes d'embranchements? Serait-ce le comité des chemins de fer ou la direction des chemins de fer nationaux?

L'honorable M. DANDURAND: Je demanderais à la Chambre, lorsque chacun des bills sera présenté pour la deuxième lecture, l'autorisation d'envoyer au hansard le mémoire attaché à chaque bill. Sans doute, les bills seront renvoyés au comité, mais s'il y a quelques membres de cette Chambre qui, après avoir examiné le rapport sur chaque bill, ont besoin de plus de renseignements, ils pourront en manifester le désir sur les ordres du jour, dans le cours de la semaine prochaine, et je verrai à obtenir ces renseignements supplémentaires.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Pourrais-je demander à l'honorable monsieur si les embarras dont il parle ont été causés dans la construction de chemins de fer, par le fait qu'on n'avait pas obtenu un crédit de trois ans? Nous avons eu beaucoup d'expérience au Canada, dans la construction de chemins de fer, et, si je comprends bien, nous n'avons jamais voté d'argent pour plus d'un an, et pourtant, nous n'avons jamais rencontré d'embarras.

L'honorable M. DANDURAND: J'attendrai plutôt que le comité siège, alors que nous pourrons avoir avec nous le ministre des Chemins de fer et l'ex-ministre des chemins de fer qui nous donneront leur opinion.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: En attendant, pourrais-je suggérer que le Gouverneur en Conseil vienne à la rescousse si les fonds venaient à manquer? Ceci a été fait plus d'une fois. Nous sommes tous au courant de ce qui s'appelle une garantie du Gouverneur-Général.

L'honorable M. CASGRAIN: Une lettre de crédit.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Nous discuterons cela quand nous serons en comité.

L'honorable M. BLAIN: Je comprends que la construction de quelques-uns de ces chemins de fer a été commencée il y a déjà quelques années. Mon honorable ami pourrait-il fournir au comité un relevé détaillé du coût de ces chemins de fer jusqu'à date, lorsque les Bills seront soumis à la Chambre pour la deuxième lecture?

L'honorable M. DANDURAND: Je pense que ces renseignements sont contenus dans le mémoire qui apparaîtra dans le Hansard, en rapport avec chaque Bill.

L'honorable M. BLAIN: Et vous donnerez aussi la date à laquelle les travaux ont été commencés.

L'honorable M. DANDURAND: Je pense que tout y sera. En tous cas, si c'est nécessaire, je n'attendrai pas que ces Bills reviennent du comité, mais je fournirai les renseignements supplémentaires qui pourront, de temps à autre, être demandés.

L'honorable M. McMEANS: Si les Bills sont adoptés, la construction de ces chemins de fer va-t-elle commencer de suite et être continuée sans interruption?

L'honorable M. CASGRAIN: Espérons que non.

L'honorable M. McMEANS: Je veux le renseignement si je puis l'obtenir, parce que je sais que les gens des chemins de fer obtiennent parfois des chartes, puis remettent la construction d'année en année. Les Chemins de fer nationaux ne demandent pas une charte, mais ils demandent de l'argent pour construire un embranchement. Quel mal y a-t-il à cela?

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable monsieur veut-il qu'ils soient construits tout de suite?

L'honorable M. McMEANS: Je veux savoir si, la subvention étant accordée, l'argent serait dépensé tout de suite, et si toutes ces lignes seraient construites?

L'honorable M. DANDURAND: Je suppose que lorsque nous reviendrons du comité, nous saurons quelles lignes pressent le plus. Nous pourrons avoir notre mot à dire à ce sujet et le comité pourra peut-être trouver qu'il y a trois catégories de bills—quelques-uns qui pressent beaucoup, d'autres qui pressent, mais quelque peu moins, enfin d'autres qui peuvent attendre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, attendre indéfiniment.

L'honorable M. DANDURAND: Donc, lorsque nous déciderons d'adopter ces bills, parce qu'ils le méritent, nous aurons des directeurs qui comparaîtront devant le comité leur déclaration au sujet des embranchements qui seront les premiers entrepris. Sans doute, les directeurs ont leurs propres restrictions. Si nous adoptons le principe de leur accorder un crédit de trois ans, ils seraient supposés épuiser ce crédit pendant ces trois années. Cette présomption pourra peut-être satisfaire mon honorable ami.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami peut-il dire de quelle manière les chemins de fer vont être construits—par contrat, par soumission, et, dans l'affirmative, par qui les soumissions seront-elles reçues?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais pas. Je pense que toutes ces questions furent posées dans l'autre Chambre et qu'on y a répondu, mais je ne connais pas la nature des réponses. Toutefois, nous aurons, en comité, l'occasion d'étudier la construction de ces lignes et de discuter la question de contrat et de travail à la journée.

L'honorable M. CASGRAIN: J'aimerais à poser au Gouvernement une question très intéressante: commencera-t-on la construction de quelques-uns de ces embranchements avant l'achèvement du chemin de fer de la Baie d'Hudson?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ils vons avancer simultanément.

L'honorable M. BLAIN: Puis-je demander à l'honorable Ministre si, à mesure qu'arriveront les différents bills, il dira à la Chambre quelles sont les lignes que le Gouvernement favorise?

L'honorable M. BENNETT: Toutes.

L'honorable M. BLAIN: Je comprends qu'il ne désire pas les construire toutes.

L'honorable M. DANDURAND: Tout ce que je puis dire, c'est que ces mesures ont été soumises par le ministres des Chemins de fer, et que s'il n'avait pas cru qu'elles dussent être appuyées, il ne les aurait pas présentées. Nous pourrons avoir avec nous le ministre des Chemins de fer lui-même. En tous cas, je sais que le gouvernement doit prendre la responsabilité de ces bills devant le Parlement.

EMBRANCHEMENT FRESNIERE-RINFRET

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 31, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre la Grande-Fresnière et Rinfret-Jonction, dans la province de Québec.

Grande-Fresnière, Parcours 0-12 milles — Coût
Projet de 1924—Régalage, 12 milles; pose de la voie, 12 milles.. .. .. $357,000

En 1924 on se propose de régaler 12 milles et d'y poser les rails au coût de $357,000, ce qui complètera cette ligne entre Grande-Fresnière et la Jonction-Rinfret. Le but de cette ligne est de raccourcir le trajet entre la ligne Huberdeau-St-Jérôme et Montréal. Nous avons déjà l'emplacement de la voie, mais nous n'avons pas fait d'autres travaux.

L'embranchement de Huberdeau pénètre dans les Laurentides et donne des moyens de communications à une région qui est devenue une des plus importantes villégiatures des environs de Montréal.

Comme la route actuelle du chemin de fer national passant par Readen-Jonction ou Joliette, est trop longue, tous les passagers voyagent par le Pacifique-Canadien entre Montréal et Montfort-Jonction, et comme ils doivent changer de train à ce dernier endroit, il en résulte pour eux des inconvénients et des retards inévitables. En dépit des avantages marqués que notre embranchement de Huberdeau possède au point de vue du tourisme, avantages bien plus grands que ceux de la voie du Pacifique-Canadien allant à Sainte-Agathe en traversant les Laurentides, nous sommes incapables de développer notre commerce de

ce côté tel que nous le désirerions; nous perdons une grande partie du trafic qui vient de notre ligne et il nous faut subir les inconvénients et les retards de notre présente route.

On justifie la construction de cette ligne par le fait qu'elle donne un raccordement direct aux voyageurs et qu'elle raccourcit la distance pour le transports des marchandises d'environ 34 milles, ce qui signifie une économie considérable des frais d'exploitation outre une augmentation dans la circulation à cause du meilleur service que nous pourrons donner.

La motion est agréée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT KAMLOOPS-KELOWNA

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 33, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada, division Kamloops-Kelowna, province de la Colombie-Britannique.

Embranchement de Kelowna et Lumby	Coût
Travaux de terrassement déjà exécutés au delà de la voie—101 milles—	
Travaux projetés en 1924—4 milles de terrassement; 57 milles de voies ferrées et de ballast	$1,246,000
Travaux projetés en 1925—48 milles de voies ferrées et de ballast..	990,000
	$2,236,000

L'embranchement de Kelowna comprend une ligne de la jonction de Kamloops passant par Kamloops et traversant Armstrong et Vernon jusqu'à Kelowna, distance de 117.5 milles, avec un autre embranchement de Vernon à Lumby, distance de 15 milles Cette partie de la ligne de la jonction de Kamloops à Kamloops, distance d'environ 3 milles, est exploitée et utilisée par les principaux trains transcontinentaux pour raccordement avec la ville de Kamloops. Plutôt d'avoir une voie parallèle à celle du Pacifique-Canadien, on se proposait d'obtenir des droits de circulation sur la ligne mère du Pacifique-Canadien, de Kamloops à Ducks, distance d'environ 12.5 milles, et ainsi que d'Armstrong à Vernon sur l'embranchement d'Okanagan, à peu près la même distance, ce qui laissait environ 104.5 milles à construire.

En 1919, une entreprise a été adjugée pour le terrassement de cette ligne, et les travaux ont été terminés à la fin de la saison de 1920, à l'exception de quelques intervalles représentant environ 4 milles. Presque toutes les traverses requises pour la voie ferrée ont été fournies sur les lieux et sont maintenant sur divers point de la ligne.

On se propose en 1924 de terminer les intervalles du terrassement, poser les rails, compléter la ligne jusqu'à Armstrong, et faire des marchés au sujet des droits de circulation dont il a été fait mention avec le Pacifique-Canadien. En 1925, la voie sera achevée jusqu'à Kelowna, et l'embranchement de Lumby sera terminé.

De Campbell-Creek jusqu'au commencement de Grande-Prairie, à peu près le mille 35, la ligne traverse un territoire accidenté et montagneux, couvert un peu partout de forêts et de pâturages où se fait actuellement un peu d'élevage. Comme cette région traversée par la voie ferrée s'élève jusqu'à 2,275 pieds, elle n'est guère propre à l'agriculture et ne sera bonne que pour les pâturages et la culture du foin pour l'alimentation des bestiaux.

La vallée de la Grande-Prairie est un terrain plat d'environ ½ mille de large et probablement de 10 milles de long qui est assez bien exploité à l'heure actuelle, mais qui, lorsque les travaux de culture mixte seront plus avancés rapportera un commerce assez actif. A Falklands, près du pied de cette vallée, il y a un gisement très considérable de gypse de bonne qualité qui, si l'on peut lui trouver un marché, finira par activer beaucoup le trafic.

A l'extrémité de Grande-Prairie, en passant par Armstrong, la ligne franchit un pays montagneux et accidenté qui n'est propre qu'à l'élevage et où il se fait fort peu de travaux actuellement. Dans la région d'Armstrong qui produit en grande partie du foin, de l'avoine, du céleri, des fruits et des légumes on compte sur un trafic considérable.

Vernon est le centre d'une vaste étendue consacrée à la culture des fruits (les pommes surtout). La vallée du lac Long et celle qui se dirige vers Lumby sont à présent tributaires de Vernon.

De Vernon à Kelowna, la ligne longe une vallée parallèle au lac Okanagan dont elle est éloignée d'environ 4 milles. A 13 ou 14 milles à peu près de Vernon, à la tête du lac Long, jusqu'à Kelowna, cette vallée est riche en vergers, et est susceptible de plus grands progrès, étant donné la plus grande quantité d'eau disponible pour des fins d'irrigation. Notre ligne pénètre jusqu'au centre de cette région et devrait raccourcir le voiturage par chemin de fer des producteurs de ce territoire.

Les huit premiers milles de l'embranchement de Lumby traversent des vergers fort cultivés, et plus loin on ne se livre plus à la culture des fruits. De cette région jusqu'à Lumby, on fait de la culture mixte, de l'élevage, ou on s'adonne à quelques autres industries un peu plus loin.

Les revenus de cette ligne proviendront surtout du transport vers les provinces de l'Ouest et la côte du Pacifique, de sorte que la ligne mère en retirera un trafic énorme en partie sur de grands parcours.

Il a déjà été dépensé environ $5 364,000 sur ces embranchements, pour droits de passage, le terrassement, les clôtures: travaux qui seront presque finis, et il a été calculé qu'il faudrait encore $2,236,000 pour les parachever. On croit que bien que l'exploitation de ces chemins de fer ne soit pas assez profitable pour payer les frais obligatoires, à l'heure actuelle, lorsque le montant demandé y aura été ajouté, les revenus nouveaux ajoutés aux anciens suffiront presque pour couvrir ces frais, ce qui signifie que l'argent que nous demandons maintenant pour le parachèvement de la ligne rapportera de très bons profits.

Kelowna.—On s'attend que les droits de route sur le Pacifique-Canadien seront utilisés entre Kamloops et Campbell Creek, et aussi d'Armstrong à Vernon, soit un total de 24 milles.

Lumby.—Il faut poser des rails ici afin de pouvoir rejoindre la section de Kelowna.

La motion est agréée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE PEEBLES

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 41, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada, de Peebles vers le Sud, dans la province de la Saskatchewan.

Départ de Peebles allant dans la direction du midi, Milliaire, 0-22.

Parcours déjà terrassé.—20 milles.

Travaux projetés en 1924.—terrassement, 2 milles; pose des rails, 22 milles, $300,000.

Il est proposé au cours de l'exercice 1924 d'ajouter deux milles au parcours de 20 milles déjà terrassé, de poser les rails sur ce parcours entier de 22 milles, d'en terminer

le ballastage et de compléter la ligne à un coût approximatif de $300,000. Ces travaux terminés, on n'a pas l'intention de prolonger ce rameau avant quelques années au moins.

On commença le terrassement de ce parcours en 1919 le terminant vers la fin de la saison de 1920; pendant cette année, la majeure partie des matériaux pour la construction de la voie fut livrée sur les lieux. Depuis 1920, ces travaux sont interrompus.

Cet embranchement traverse une bonne région agricole qui produit surtout du grain; cependant les gens établis vers l'extrémité sud de la région se livrent un peu à la culture mixte. Les récoltes y sont abondantes lorsque la précipitation ne fait pas défaut; mais la sécheresse y est assez fréquente et les récoltes en souffrent. Le territoire est presque tout habité, sauf au sud de la borne milliaire 20.0, où il y a quelques terres vacantes.

Les récoltes de 1923 furent excellentes.

Cette entreprise est justifiée par le fait qu'on a déjà consacré à cette voie près de $216,000 qui, dans les circonstances ne rapportent rien; on estime que le parachèvement de la voie jusqu'au point proposé lui assurera le mouvement annuel de 600,000 boisseaux de grain, dont une grande partie sert actuellement à alimenter le trafic du chemin de fer rival; en outre la ligne peut compter sur le transport d'environ 150 wagons de bestiaux, de houille, de bois et d'autres marchandises. On calcule que les fermiers économiseraient sur les 600,000 boisseaux de grain, les frais du transport en voiture à attelage sur un parcours de 16 milles; si on fixe le prix de ce transport à ¾ de centin du mille par boisseau, on constate que cette économie représente aux cultivateurs $79,200 par année. Les marchandises transportées sur cette ligne seraient toutes de long parcours, d'où il est évident que ce rameau alimenterait d'autres voies du réseau.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE GRAVELBOURG

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 42, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada prolongeant l'embranchement de Gravelbourg jusqu'à Neidpath, dans la province de la Saskatchewan.

Prolongation de Gravelbourg, du mille 109 au mille 120.

Terrassements exécutés au delà des rails posés, 11 milles.

Projet pour 1924, 11 milles de boie posée, $144,000.

Les projets des travaux pour 1924 comporte la pose des rails sur les 11 milles de voie régalée au delà de la partie déjà pourvue de rails, étendant la ligne jusqu'au village de Neidpath qui en restera pour quelque temps encore le terminus.

En 1920, le terrassement et le régalage furent exécutés jusqu'à Neidpath (mille 120), mais les rails ne furent posés que jusqu'au mille 109.6. En 1922, la ligne était à peu près terminée, y compris les bâtiments, les clôtures, etc., jusqu'au mille 109.0, à l'exception de 30,000 verges de ballastage qui restaient encore à faire jusqu'à cette limite.

Cette ligne traverse un pays onduleux et parfaitement adapté à la culture des céréales; une grande partie de terres est en culture et rapporte de bonnes récoltes de blé et autres grains.

La raison qui justifie la construction de cette ligne c'est que le tiers des fonds nécessaires pour l'achever est déjà employé et ne rapporte rien. En outre, quand la ligne sera établie on évalue à 480,000 boisseaux les chargements de grain qui lui seront confiés chaque année, sans compter 70 wagons de marchandises, bois, charbon, bétail, entrant et sortant. On évitera aux cultivateurs l'obligation de parcourir environ 8 milles de route pour porter ces 480,000 boisseaux de grain au chemin de fer, qui, calculés à trois quarts de centin par boisseau pour chaque mille, feront faire aux cultivateurs une économie annuelle de $28,800 sur leur grain seulement. La partie déjà exploitée de cette ligne a largement servi au transport du grain qui a toujours une destination éloignée et contribuera puissamment à la prospérité des autres parties du réseau.

L'honorable M. MURPHY: Honorables messieurs, avant l'adoption hâtive de ces bills et le vote de ces grosses sommes d'argent, je désire faire quelques remarques. Je considère que l'on n'a pas traité ma province comme les autres et qu'on a commis une injustice à son égard. Il est donc juste et naturel que je fasse entendre des récriminations. Nous votons des millions pour construire des nouvelles voies ferrées dans des régions presqu'inhabitées, et je sais pertinemment que quelques-unes de ces lignes ne sont pas du tout nécessaires. Cependant, nous avons dans l'île du Prince-Edouard un chemin de fer construit il y a quarante ans, appartenant à l'Etat et non encore terminé. Il est à large voie sur une distance de 120 milles, mais il y a encore 120 milles à faire. Pendant que toutes les autres provinces de la confédération reçoivent des centaines de milliers et quelquefois même des millions de dollars, l'on ne vote pas un sou pour achever dans l'île du Prince-Edouard, cette voie qui n'a été élargie que sur la moitié de son parcours, et qui à proprement parler n'a jamais été ballastée. Je ne vois pas pourquoi nous ne serions pas traités comme les autres. Est-ce parce que l'île du Prince-Edouard est-une petite province? Le gouvernement veut-il tirer avantage de notre faiblesse? Je le dis en toute sincérité, je croirais manquer à mon devoir si je n'élevais la voix contre cette injustice si flagrante. Je ne vois pas pourquoi l'on n'a pas fait de demande auprès du gouvernement. L'on a dû en faire, car nous avons assez de représentants qui appuient le gouvernement pour faire entendre leurs voix.

L'élargissement de la voie ferrée a été commencé il y a environ six ans. L'on en avait formé le projet en 1911 ou 1912, mais pendant la guerre, comme vous le savez, tout fut arrêté. Aussitôt après la guerre, la voie fut élargie sur une distance d'environ soixante milles. Durant l'année qui suivit son avènement au pouvoir, le gouvernement actuel élargit soixante autres milles de voie. C'est la moitié environ de toute la longueur de la ligne, et il en reste encore autant à élargir Au nom du bon sens, pourquoi n'avons-nous pas notre part au fromage, si vous voulez désigner de ce nom les deniers publics? Ce sera en vérité un bon fromage pour quelques-uns, si cette législation est adoptée. Nous avons une population nombreuse et dense qui souffre du

manque de facilités de transport. Sur ce chemin de fer étroit, les locomotives ne peuvent transporter que la moitié de leur capacité. Comme elle doit payer sa part des cinquante, soixante ou soixante-quinze millions que l'on se propose de dépenser, notre population, bien que petite, devrait recevoir une part raisonnable des crédits votés. Il y a là une injustice évidente. Nous n'avons pas de ballast dans notre province. . .

L'honorable M. BENNETT: Vous êtes comme notre Gouvernement.

L'honorable M. MURPHY: Ce que dit l'honorable sénateur est peut-être vrai. Notre voie ferrée n'est pas ballastée. Pourquoi ne votons-nous pas d'argent pour cela? Le manque de ballast, sur le parcours de la voie qui a été élargie et où circulent les grosses locomotives et les trains lourds, constitue une menace sérieuse pour la vie des gens. Autrefois, au dégel du printemps, ces petites locomotives et ces wagons qui nous rappelaient ceux de pain d'épice pouvaient nous planter ici ou là, sans trop de danger; mais les choses sont changées maintenant que nous avons de lourds wagons et des locomotives géantes. Il faut de toute nécessité ballaster la voie.

L'on peut réparer cette injustice même à cette heure en inscrivant ces prévisions dans les crédits supplémentaires. Je regrette que l'on n'ait pas fait de représentations auprès du gouvernement, car il me semble que si telles représentatitons avaient été faites, nos gouvernants n'auraient pu commettre une semblable injustice.

L'honorable M. DANDURAND: Je porterai les remarques de mon honorable ami à l'attention du ministère des Chemins de fer ou à la direction de nos chemins de fer nationaux.

L'honorable M. McLEAN: Honorables messieurs, je voterai contre la construction de toute ligne de chemin de fer tant que celle de l'Ile du Prince-Edouard n'aura pas été terminée. Dans mon propre établissement d'affaires, nous avons construit un entrepôt frigorifique qui nous a coûté $20,000. Durant ces sept ou huit dernières années, il nous a fallu garder nos produits en entrepôt jusqu'en hiver. Nous avons expédié des marchandises jusqu'à Ottawa, mais en hiver seulement, car l'expédition est impossible en été. La voie qui relie Charlottetown à Summerside et à Tignish et qui s'étend jusqu'à Borden, est de largeur normale, mais le reste du chemin de fer est étroit. Il est nécessaire d'avoir un entrepôt frigorifique pour l'expédition des marchandises. Le transport des marchandises sur bateau ne pourrait se faire avec avantage durant l'été, parce qu'il n'y aurait pas sur l'île un entrepôt frigorifique qui ne pourrait être construit près d'une voie ferrée étroite. C'est pour ces raisons que le gouvernement devrait compléter cette voie avant de s'engager dans la construction d'autres embranchements.

L'honorable M. MURPHY: Et il devrait ballaster la voie.

L'honorable M. WATSON: Où prendrez-vous votre ballast?

L'honorable M. MURPHY: Comme nous n'en avons pas chez nous, nous devrons le faire venir du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Ecosse.

La motion est agréée et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE SAINTE-ROSE-DU-LAC

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 43, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne de chemins de fer nationaux du Canada prolongeant l'embranchement de Sainte-Rose-du-Lac jusqu'à Rorketon, dans la province du Manitoba.

Sainte-Rose du Lac, du 15e milliaire au 37	Coût
Régalage dépassant la voie, 22 milles.	
Projeté pour 1924, 22 milles de voie..	$378,000
Projeté pour 1925, rien..	.....
Projeté pour 1926, rien..	.....
	$378,000

Pour 1924, on se propose de poser 22 milles de voie sur le régalage déjà exécuté sur cette ligne, au coût approximatif de $378,000; c'est l'intention, après cela, d'en rester là pour quelques années avant de prolonger cette ligne.

Avant 1919 la ligne était exploitée jusqu'à la gare de Sainte-Rose-du-Lac, milliaire 11.3; la voie était posée jusqu'au mille 14.9 et le régalage était fait jusqu'au milliaire 18.1. En 1919 on a adjugé à l'entreprise l'exécution de 18 milles 9 de régalage. Ces travaux furent achevés en 1920. La partie sur laquelle le régalage se trouva alors fait représentait 37 milles. Il restait 22 milles sur lesquels la voie n'est pas encore posée. On a fait un examen du tracé sur une distance d'environ 22 milles au delà du point où en était rendu le régalage, dans le but de faire poser des traverses sur la ligne jusque dans la ville de Winnipegosis, selon le cas.

Cette ligne d'embranchement s'étend généralement vers le nord à travers une région parsemée d'arbres rabougris et où tous les ans, les pluies sont abondantes. On y cultive surtout les céréales mais elle se prête mieux à la culture mixte. Les terrains qu'elle comprend sont presque tous retenus et l'on y voit des colons en grand nombre.

Ce qui justifie la construction de cette ligne c'est qu'on a déjà consacré $110,000 au régalage, maintenant terminé mais d'aucun rapport, et l'on estime qu'elle servira au transport de 396,000 boisseaux de grain lorsqu'elle sera achevée. Les cultivateurs établis dans le voisinage de cette ligne auront en général environ 16 milles de moins à parcourir pour rendre leur grain jusqu'à la ligne, et cet avantage représentant une épargne de ¾ de cent par boisseau par mille, il s'ensuit qu'ils réaliseront de cette seule source une épargne totale de $47,520 par année. Abstraction faite du transport du grain on estime que celui des animaux, du bois et des

différentes marchandises reçues ou expédiées emploiera 190 wagons. Le trafic fourni par cette ligne sera tout un trafic de long parcours et assurera ainsi de la besogne au reste du réseau.

Il est difficile et coûteux de construire des chemins carrossables dans cette région parce que, dans certaines parties, le terrain est bas et humide. Le chemin de fer va constituer la principale artère de cette région, ce qui permettra de restreindre les dépenses aux chemins latéraux, et le gouvernement provincial a voté de l'argent pour faire construire ces chemins latéraux jusqu'aux voies d'évitement proposées.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT TURTLEFORD-HAFFORD

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 48, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada depuis Turtleford jusqu'à près Hafford, dans la province de la Saskatchewan.

Turtleford (Sud-ouest) mille 0-102.
Terrassement en avant des rails—23 milles.

	Coût
Proposé pour 1924—Régalage, 43 milles; Posage des rails, 45 milles; ballastage 30 milles	$ 966,000
Proposé pour 1925—Régalage, 36 milles; Posage des rails, 57 milles; ballastage, 35 milles..	1,143,500
Proposé pour 1926, ballastage, 37 milles.. ..	203,500
	$2,313,000

En 1924, on se propose de prolonger de 43 milles le régalage déjà fait sur une distance de 23 milles et de poser les rails sur une distance de 45 milles. Le coût de ce travail sera de $966,000. En 1925, on se propose d'ajouter 36 milles de terrassement et de poser les rails sur les autres 57 milles de terrassement, et aussi de ballaster la voie sur un parcours de 35 milles, le tout devant coûter $1,143,500. En 1926, l'on projette de terminer le ballastage sur les autres 37 milles, complétant ainsi la ligne qui devra rejoindre la voie existante près de Hafford.

Les 23 milles de terrassement qui ont été faits ont été commencés en 1920 et complétés en 1921. Nul autre travail n'a été fait depuis sur cette voie.

La ligne traverse une région généralement ondulée offrant au regard une succession de petites prairies et de bosquets de petits peupliers. On s'y livre surtout à une culture variée, mais la plus grande partie de la région est propre à la culture du blé. Presque toutes les terres y sont en exploitation, surtout près du lac Meeting, à peu près à mi-chemin de Tuttleford et de Hafford, où l'agriculture est très avancée.

Cette ligne doit être construite pour donner des facilités de transport aux nombreux colons de cette région qui se trouvent à une telle distance de toute voie ferrée que le charriage difficile de leurs produits en rend l'exploitation impossible. On estime que cette voie transportera une moyenne de 2,400,000 boisseaux de blé par année, outre 800 wagons qui y viendront ou en sortiront chargés de bestiaux, de charbon, de bois de construction et de marchandises. La moyenne du raccourcissement de la route pour le charriage des 2,400,000 boisseaux de blé que cette région est supposée produire annuellement, est d'environ 32 milles. Le coût du charriage étant estimé à trois quarts de cent par mille pour chaque boisseau, la construction de cette voie représenterait, sur le charriage du blé seulement, une économie de $576,000 par année pour les cultivateurs de cette région. On a déjà dépensé pour le droit de passage et le régalage de cette voie la somme de $207,200 qui ne rapporte rien. Comme presque tout le trafic de cette ligne sera d'entier parcours, elle sera une source d'alimentation pour le commerce sur d'autres parties du réseau.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE KELVINGTON

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 50, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada depuis près Kelvington, dans la province de la Saskatchewan, sur un parcours de 13 milles vers l'ouest.

Thunderhill, mille 114-127.
Terrassement en avant de la voie actuelle, 4 milles.

	Coût
En 1924, on propose de faire 9 milles de régalage au coût de..	$ 75,000
En 1925, posage des rails et ballastage, 13 milles..	215,000
	$290,000

En 1924, on propose de prolonger de 9 milles le régalage de la voie construit maintenant jusqu'à quatre milles au delà de Kelvington, au coût approximatif de $75,000, et en 1925, l'on projette de poser les rails et le ballast sur un parcours de 13 milles au coût estimé à $215,000. Ceci raccordera la ligne avec l'embranchement Tuffnell, du Pacifique-Canadien, maintenant en voie de construction. C'est l'intention d'obtenir le droit de passage sur la ligne du Pacifique-Canadien jusqu'à Tisdale. La construction de la voie et l'obtention du droit de passage aura pour effet d'abréger la route du trafic venant de tous les endroits situés à l'ouest de Tisdale. L'an dernier nous avions projeté de construire cette route jusqu'à Tisdale, mais comme le Parlement refusa d'autoriser cette construction, la compagnie du Pacifique-Canadien prit les devants et commença à construire sa voie après avoir acquis le droit de traverser la région.

Le trajet sera de 24 milles plus court que la route actuelle. Ainsi, l'économie réalisée dans les frais d'opération par la diminution du nombre de milles contribuera sensiblement à obtenir un bénéfice net après que l'on aura déduit du surplus produit dans les opérations les frais obligatoires dérivant de la construction et du coût annuel du droit de passage.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT PRINCE ALBERT-PADDOCKWOOD

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 51, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada depuis Prince-Albert jusqu'à près Paddockwood, dans la province de la Saskatchewan.

Prince-Albert (nord-est), mille 0-23.
Terrassement en avant des rails—17 milles.

En 1924, on se propose de faire le nivellement sur une distance de 6 milles et de poser les rails sur une distance de 23 milles.

On ajoutera six milles de terrassement et on posera les rails sur cette distance de 23 milles, de manière à compléter la voie jusqu'aux environs de la ville de Paddockwood, sans aller plus loin dans le moment.

Les travaux de cet embranchement ont été entrepris en 1920 lorsque le terrassement a été adjugé. A la fin de la saison de 1921, ces travaux étaient complétés sur une distance d'environ 17 milles, et rien n'a été fait depuis.

La ligne traverse un district où l'on s'adonne à la culture variée où l'on rencontre de grandes futaies, ainsi que de petits peupliers et une faible proportion de pins gris. Dans un rayon de quatre à cinq milles de Prince-Albert, le sol est sablonneux et peu propre à la culture. Beaucoup de colons sont établis le long de la voie, au delà de ces cinq milles, et dans les environs de Paddockwood, et plus loin, il y a un établissement d'anciens combattants.

La raison de la construction de cette ligne est le désir de tirer parti des $169,000 déjà dépensés et improductifs, ainsi que le fait qu'elle transportera, calcule-t-on, 420,000 boisseaux de céréales annuellement, outre 230 wagonnées de bestiaux, de bois et autres marchandises, tant à l'aller qu'au retour.

On estime que l'établissement de cette voie évitera en moyenne aux cultivateurs 16 milles de voiturage et, en calculant qu'ils économiseront ¾c. par mille sur chacun des 420,000 boisseaux de céréales dont il s'agit, ils épargneront annuellement $50,000 sur le voiturage seulement.

La marchandise confiée à cette ligne devra être transportée au loin, de sorte que cette ligne procurera une forte clientèle à d'autres parties du réseau.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT EYRE-ACADIA VALLEY

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 52, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre Eyre, dans la province de la Saskatchewan, et Acadia-Valley, dans la province de l'Alberta.

Acadia-Valley, mille 0-42.

Terrassement en avant des rails—42 milles.

En 1924, on se propose de poser les rails sur une distance de 25 milles. Coût, $463,000.

On posera les rails sur les 25 milles de terrassement existant, au prix de $463,000, de manière à compléter la ligne jusqu'à Acadia-Valley à 25 milles d'Eyre, et de ne pas prolonger la voie avant quelques années. Les travaux de terrassement de cette ligne commencés en 1919, n'ont été complétés qu'en 1921.

La ligne commence dans la Saskatchewan à partir de l'embranchement sud-est d'Alsask à Eyre, et après un parcours d'environ 12 milles dans la direction de l'ouest, elle entre dans l'Alberta

Cet embranchement traverse, sur la plus grande partie de son parcours de bonnes terres à blé dont la plupart sont peuplées. Toutefois, cette étendue de pays est exposée à des temps de sécheresse et aux vents chauds pendant l'été, mais aux époques où il tombe assez de pluie, elle donne de gros rendements à l'acre.

La raison d'être de cette ligne est que l'on a déjà consacré $434,000 ($305,000 jusqu'au 25e mille) à l'établissement du régalage, qui ne rapporte rien, et que, d'après les estimations, elle servira au transport de céréales dont la quantité moyenne sera de 600,000 boisseaux par année, sans compter qu'il y passera, tant à l'aller qu'au retour, 140 wagons chargés de bétail, de charbon, de bois et autres marchandises. La distance que les cultivateurs ont à franchir en voiture se trouvera raccourcie d'environ huit mille, en moyenne; et puisque, d'après les calculs le voiturage du grain revient à 1 cent par boisseau pour chaque mille, les cultivateurs gagneront chaque année $36,000 sur les 600,000 boisseaux. Devant consister entièrement en transport d'entier parcours, le trafic de cette ligne fournira un aliment très considérable à d'autres.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT ESTON-WHITE-BEAR

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 53, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre Eston et White-Bear, dans la province de la Saskatchewan.

Eston S.-E., Mille 0-35.	Coût
Plateforme actuellement établie au delà de la voie,—36 milles.	
Projeté pour 1926: 35 milles de voie..	$649,000

On projette de faire en 1926, au coût estimatif de $649,000, la pose de la voie sur 35 milles de plate-forme commencée en 1919 et terminée en 1921 et de laisser ensuite la ligne en cet état pendant une année ou deux.

Cet embranchement passe à travers une bonne région agricole dont une grande partie des terres sont en culture. Là comme en d'autres endroits du même district, on est exposé à une récolte déficitaire quand la pluie vient à manquer, mais quand il en tombe suffisamment, le rendement de chaque acre est très considérable.

Il importe d'achever la construction de cette ligne parce qu'environ $274,500, ou plus d'un quart de l'argent nécessaire pour la compléter, ont déjà été dépensés et ne rapportent rien. On estime aussi que cette ligne une fois terminée transportera une moyenne de 1,000,000 de boisseaux de grain par année, sans mentionner cent soixante-quinze wagons, aller et retour, de bestiaux, houille, bois de construction et autres marchandises. Avec ce chemin de fer les cultivateurs économiseraient en moyenne 10 milles de voiturage et, en faisant les calculs sur la base de ¾ de cent du mille pour le million de boisseaux qui seraient transportés sur cet embranchement, les agriculteurs économiseraient, sur le transport du grain seul, $75,000 par année. Comme le trafic de cette ligne serait d'entier parcours, les autres voies ferrées du réseau seraient amplement approvisionnées.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE SAINT-PAUL

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 55, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada sur un parcours de 21 milles vers le Sud-Est à partir de Saint-Paul, dans la province de l'Alberta.

Saint-Paul-Est—Mille, 0-21.	Coût
Travaux projetés en 1924—Néant.	
Travaux projetés en 1925—21 milles de terrassement..	$180,000
Travaux projetés en 1926—21 milles de pose de rails; 21 milles de ballastage..	345,000
	$525,000

Rien n'est projeté pour 1924, mais en 1925 on a l'intention de faire 21 milles de terrassement au coût approximatif de $180,000 et en 1926 d'achever ces 21 milles par la pose des rails et le ballastage au coût approximatif de $345,000.

Il y a une colonie qui croît rapidement à l'est de l'extrémité actuelle de la ligne, à Saint-Paul, et le chemin de fer projeté traverserait un excellent territoire très favorable à la culture du grain et à la culture mixte.

Il est opportun de construire cette ligne parce que l'on estime que les 21 milles une fois achevés seront alimentés annuellement par 630,000 boisseaux de grain, sans compter cent quatre-vingt-cinq wagons, aller et retour, de bestiaux, houille, bois de construction, marchandises. Comme le trafic de cette ligne serait d'entier parcours, les autres voies ferrées du réseau seraient amplement approvisionnées.

On calcule que cette ligne économiserait aux cultivateurs 14 milles de voiturage, et au taux de ¾ cent du mille pour les 630,000 boisseaux de grain, les agriculteurs économiseraient, rien que pour leur grain, $66,150 par année.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE ROSEDALE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 61, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada, qui doit être une section mixte, depuis Rosedale, vers le Sud-Est, dans la province de l'Alberta.

Section mixte avec le Pacifique-Canadien
De Rosedale à Bullpound Creek, Mille 0.39

	Coût
Projeté pour 1924—39 milles de régalage, la moitié du coût..	$593,000
Projeté pour 1925—39 milles de rails, la moitié du coût..	322,000
	$915,000

En 1924, on propose de construire, de concert avec le Pacifique-Canadien, le régalage sur un parcours de 39 milles et d'en payer la moitié du coût qui se chiffre à $593,000. En 1925, on projette de poser, de concert avec le Pacifique-Canadien, 39 milles de rails, et d'en payer la moitié du coût estimé à $322,000.

En 1919, lors du conflit survenu entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, relativement à la construction d'une ligne se dirigeant à l'est des houillères de Drumheller, le long de la rivière Red-Deer, la commission des chemins de fer décida que les deux compagnies devraient avoir les mêmes droits sur cette ligne et qu'elles devraient s'entendre à ce sujet. Un arrangement fut donc conclu le 9 mai 1919, par lequel la section entre Rosedale et Bullpound-Creek devenait une section commune, cependant que certaines réserves étaient faites relativement au reste de la route.

Le Pacifique-Canadien désire maintenant continuer la construction de cette section commune.

Cette ligne donnera accès à une plus grande étendue de la région de Drumheller. A partir de l'extrémité de la section commune, cette ligne, reliée définitivement à la ligne de la vallée de l'Acadie, assurera une pente plus douce au National-Canadien, pour le transport du charbon de Drumheller. Elle desservira aussi le district agricole de chaque côté de la rivière Red-Deer, sur ce parcours.

Aucun droit de circulation n'a encore été décidé avec le Pacifique-Canadien, quant aux conditions concernant l'utilisation de la section commune, mais il est entendu que chaque partie fournira la moitié de l'argent nécessaire.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

L'hon. M. DANDURAND.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill G4, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Roberts.—L'honorable M. Ross, Middleton.

Bill H4, intitulé: Loi pour faire droit à Hugh Allan Macdonald.—L'honorable M. Ross, Middleton.

Bill I4, intitulé: Loi pour faire droit à Wilhelmine Christina Slater.—L'honorable M. Ross, Middleton.

Bill J4, intitulé: Loi pour faire droit à Emma Doris Perley.—L'honorable M. Ross, Middleton.

Bill K4, intitulé: Loi pour faire droit à Arthur Hill.—L'honorable M. Ross, Middleton.

Bill L4, intitulé: Loi pour faire droit à Louis White.—L'honorable M. Ross, Middleton.

Bill M4, intitulé: Loi pour faire droit à Emily Elizabeth Reeder.—L'honorable M. Watson.

Bill E4, intitulé: Loi pour faire droit à Margaret Hickey.—L'honorable M. Green.

Bill F4, intitulé: Loi pour faire droit à William John Chenery.—L'honorable M. Green.

Le Sénat s'ajourne au mardi, 27 mai, à huit heures du soir.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK

Séance du mardi, 27 mai 1924.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir.

Prières et affaires de routine.

SANCTION ROYALE DE BILLS

Son honneur le Président du Sénat annonce qu'il a reçu du secrétaire du Gouverneur général une lettre l'informant que l'honorable M. Idington, agissant en qualité de Gouverneur général suppléant, se rendra à la salle du Sénat le mardi 27 courant, à huit heures et demie du soir pour donner la sanction royale à certains bills.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill N4, intitulé: Loi pour faire droit à Merlin Englebert Clubine.—L'honorable M. Green.

Bill O4, intitulé: Loi pour faire droit à Victoria Stella Haswell.—L'honorable M. Pope.

Bill P4, intitulé: Loi pour faire droit à Thyrza Ewart (autrement connue sous le nom de Thyza Hodgins).—L'honorable M. Pope.

Bill Q4, intitulé: Loi pour faire droit à Rébecca Messer.—L'honorable M. Pope.

Bill R4, intitulé: Loi pour faire droit à John Henry Kirkwood.—L'honorable M. Willoughby.

BILL D'INTERET PRIVE

L'honorable M. Barnard dépose le bill S4, intitulé: Loi concernant certains brevets appartenant à la Canadian Sumner Iron Works, Limited.

Le Sénat s'ajourne à loisir. Quelques instants plus tard, il reprend sa séance.

SANCTION ROYALE DE BILLS

L'honorable juge Idington, Gouverneur général suppléant, étant venu et ayant pris place au pied du Trône, les membres de la Chambre des Communes sommés de se rendre à la salle du Sénat, arrivent conduits par leur Orateur.

L'honorable Gouverneur général donne la sanction royale aux bills suivants:

Loi modifiant la loi des brevets (version française).
Loi modifiant la loi des fruits (version française).
Loi modifiant la loi des pénitenciers.
Loi modifiant la loi de protection de la pêche du flétan dans l'océan Pacifique septentrional.
Loi modifiant la loi des juges.
Loi ayant pour objet de changer le nom de The Travellers Life Assurance Company of Canada en celui de Montreal Life Insurance Company.
Loi concernant la compagnie de chemin de fer Canada-Southern.
Loi confirmant un traité conclu entre la compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa et la cité d'Ottawa.
Loi concernant la Detroit River Tunnel Company.
Loi constituant la corporation épiscopale romaine de Prince-Rupert.
Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice financier expirant le 31 mars 1925.

BILL DE DIVORCE

Troisième lecture du bill Y3, intitulé: Loi pour faire droit à Evelyn Eira Awrey.—L'honorable M. Smith.

BILLS D'INTERET PRIVE

Deuxième lecture des bills suivants:

Bill Z3, intitulé: Loi constituant en corporation The Joliette and Northern Ry. Co.—L'honorable M. Gordon.

Bill A4, intitulé: Loi constituant en corporation The Shantung Christian University.—L'honorable M. Haydon.

CODE CRIMINEL (SCRIP)

L'honorable M. GRIESBACH propose la deuxième lecture du bill 5, intitulé: Loi modifiant le Code criminel.

Il dit: Je veux faire précéder de quelques remarques la deuxième lecture de ce bill. Il nous arrive de l'autre Chambre où il eut pour parrain le député du comté que je représentais autrefois, et il nous arrive sans parrain dans cette Chambre. C'est probablement parce que je représentais autrefois ce comté que l'honorable leader du gouvernement m'a prié d'en proposer la deuxième lecture.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai cru que mon honorable ami porterait à ce bill sans parrain un intérêt spécial. Voilà pourquoi je lui ai demandé d'en proposer la deuxième lecture.

L'honorable M. GRIESBACH: Oui, ce bill m'intéresse, et je veux expliquer mon attitude à son égard. Je n'ai aucune objection à proposer la deuxième lecture, mais je tiens à accompagner ma proposition des quelques remarques qui vont suivre.

Mes honorables collègues savent que la plupart des infractions au Code criminel ne tombent sous le coup de la loi que si des procédures sont instituées dans un laps de temps déterminé. En 1921, je crois, l'on proposa dans l'autre Chambre un amendement au Code criminel, et cet amendement, approuvé par le Sénat, fixait un délai au cours duquel devaient s'instituer les procédures contre les infractions aux dispositions de la loi concernant les concessions (scrip) des métis. Quand ce bill fut présenté dans l'autre Chambre, j'y attachai peu d'importance. Je croyais alors, et je n'ai pas depuis modifié mon opinion, que la loi devait fixer une période pendant laquelle toute poursuite criminelle contre cette infraction à la loi devrait être intentée, comme pour les autres offenses.

Ce bill passa presque inaperçu, et je ne me souviens plus si j'ai voté pour ou contre. Dans tous les cas, je ne m'opposai pas à son adoption. On apprit plus tard qu'au moment même où était adoptée cette loi, on avait intenté, ou l'on était à la veille d'intenter une poursuite en vertu de la loi existante antérieurement, et l'action du Parlement en modifiant le Code criminel eut pour effet d'arrêter cette poursuite.

Le bill qui nous est maintenant soumis a pour objet d'abroger l'amendement de 1921, et d'annuler la fixation du délai pour intenter des procédures contre les coupables de cette infraction à la loi. Après l'adoption de la loi de 1921, on prétendit que cette modification ne fut prescrite que dans le but d'arrêter les procédures alors en cours au sujet de ce cas particulier. Je tiens à dire que je ne savais aucunement dans le temps et que je n'ai aucune preuve aujourd'hui que tel était le but de la modification proposée. Voilà l'explication que je désirais donner avant de proposer la deuxième lecture du bill.

Je crois que ce bill devrait être soumis à un comité de cette Chambre, et que ce comité devrait étudier d'abord si la loi doit ou non déterminer une période au cours de laquelle devront être instituées les procédures dans le cas de telles infractions; et, en second lieu, quelle sera la limite prescrite, et, troisièmement, vu le résultat particulier de la modification de 1921, si le bill maintenant soumis à la Chambre doit être adopté, amendé ou rejeté.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

L'honorable M. McMEANS: Je propose que ce bill soit renvoyé au comité chargé d'étudier les autres amendements au Code criminel durant la présente session.

La motion est agréée.

EMBRANCHEMENT KINGSCLEAR-SAINTE-CROIX

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 26, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada, entre Kingsclear et la rivière Saint-Croix, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Il dit: Je propose la deuxième lecture du bill, et je veux répéter ce que j'ai dit en proposant la deuxième lecture des autres bills concernant les lignes des chemins de fer nationaux. Chaque bill est accompagné de renseignements qui seront placés au hansard, mais la deuxième lecture n'engage aucunement le Sénat à accepter le principe du bill. Après que nous aurons entendu la discussion et que nous aurons reçu le rapport du comité au sujet du bill, le Sénat sera libre d'agir à son gré lors du vote sur le rapport ou la troisième lecture.

Raccordement avec les lignes des Etats-Unis par le Nouveau-Brunswick
Mille 0-41

	Coût
Projeté pour 1924—41 milles de régalage. . . .	$1,446,500
Projeté pour 1925—41 milles de rails.	676 500
	$2,123,000

On est arrivé à la conclusion plutôt définitive que le raccordement le plus direct entre les lignes du Nouveau-Brunswick et les voies américaines peut être effectué au moyen d'un rameau entre Kingsclear et Vanceboro, un parcours de 41 milles, au prix estimatif de $2,123,000. Un autre moyen serait de construire une ligne sur une route à peu près identique, mais seulement jusqu'à Harvey, soit 14.5 milles, et faire, là, le raccordement avec le Pacifique-Canadien. Alors le Pacifique-Canadien autoriserait la circulation de nos convois sur ses rails depuis Harvey jusqu'à Vanceboro. L'une ou l'autre méthode nous assure un contact direct avec le Maine Central à Vanceboro. L'avantage de ces projets sur tout autre touchant le raccordement direct avec les chemins de fer des Etats-Unis est qu'ils ne dérangent en rien les proportions de nos tarifs actuels et nous assurent le total des recettes jusqu'à la voie du Maine Central Railway. La nouvelle ligne serait en territoire canadien tout le long du parcours jusqu'au Maine Central. Comme on ne s'est pas entendu avec le Pacifique-Canadien touchant le droit de circulation sur une partie de sa voie on inclut les frais de construction de tout le parcours.

L'objet et la justification de cette ligne consistent en ce qu'elle fournira un contact direct entre le réseau national et les chemins de fer des Etats-Unis, sans l'entremise du Pacifique-Canadien, aujourd'hui indispensable. Le principal avantage sera une plus grande promptitude dans le retour de nos wagons des chemins de fer américains, ainsi que dans le mouvement en provenance, et à destination, des états de la Nouvelle-Angleterre.

Ce projet est proposé sous réserve d'une convention définitive avec le Maine Central ou quelque autre chemin de fer américain touchant l'échange de trafic et les installations appropriées.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT ROUSSEAU-LAURENT

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 30, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre Rousseau et Laurent, dans la province de Québec.

Raccourci de 17 milles entre Rousseau et Laurent

	Coût
Construction projetée en 1925, 17 milles de régalage..	$ 719,500
Construction projetée en 1926, pose des rails et ballastage, 17 milles..	280,500
	$1,000,000

Nous nous proposons de faire en 1925 le régalage des 17 milles que comprend cette ligne au coût approximatif de $719,500 et de faire la pose des rails et le ballastage, et le reste, en 1926, au coût de $280,500. La construction de cet embranchement constitue le premier pas, et le plus important, dans les travaux à faire pour diminuer les rampes, entre la région du lac Saint-Jean et le sud. A l'heure qu'il est, les rampes de cette voie ferrée sont trop raides pour qu'elle soit exploitée d'une façon économique. Sur la section comprise entre le lac Edouard et la jonction Garneau, les rampes sont de 2 p. 100 dans un sens ou dans l'autre, mais la section la plus difficile est celle qui est comprise entre Rousseau et Laurent. Le raccourci projeté abaissera les rampes à .5 p. 100 dans les deux directions et éliminera une élévation de 200 pieds dans un sens comme dans l'autre.

Le chiffre du trafic sur cette ligne jusqu'à Montréal et les points intermédiaires, accuse une augmentation constante, tandis que des entreprises considérables sont en voie d'exécution dans la région du lac Saint-Jean pour le développement de l'énergie électrique et de l'industrie de la fabrication du papier. Si les sommes qui sont actuellement dépensées pour le développement de la région ont leur raison d'être, il s'ensuit que le trafic que nous tirerons de là sera triplé et quadruplé. Mais, notre ligne actuelle, si elle n'est pas améliorée, n'est guère en mesure de suffire à un plus fort volume de trafic que celui qu'elle transporte aujourd'hui et, à moins de diminuer les rampes, elle aurait bientôt atteint son maximum de rendement. Autre chose à considérer, c'est qu'avec les tarifs de transport en vigueur, une locomotive ne peut tirer suffisamment de tonnage en vrac pour justifier ce que coûte ce service sur les rampes actuelles. Cela signifie que l'accroissement du volume du trafic, au lieu d'être un avantage, entraîne de nouvelles pertes, alors qu'en diminuant le niveau en

rampes, nous avons lieu de prévoir une augmentation du volume du trafic qui contribuera à nous faire réaliser des profits nets dans une proportion ascendante.

Il sera nécessaire d'effectuer d'autres revisions des rampes pour qu'elles soient abaissées à .5 p. 100 sur cette ligne. Or, en tenant compte de toutes les circonstances, il a été établi à notre satisfaction que, grâce à l'augmentation des affaires, les économies que nous réaliserons sur les frais d'exploitation représenteront un joli rendement sur les capitaux engagés. En attendant que se confirment nos prévisions en ce qui regarde l'augmentation du volume du trafic, nous n'avons pas l'intention de commencer les travaux avant 1925, époque à laquelle ces améliorations s'imposeront de toute nécessité.

Note.—Revision de la ligne au lac Saint-Jean.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT SUNNYBRAE-GUYSBOROUGH

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 32, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre Sunnybrae et Guysborough, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Sunnybrae, 67 milles

	Coût
Travaux projetés en 1924, nil.	
Travaux projetés en 1925, 67 milles, régalage.	$2,300,000
Travaux projetés en 1926, 67 milles, pose des rails..	1,200,000
	$3,500,000

En 1924, on n'a pas l'intention de faire exécuter aucun travail; on se contentera de terminer le tracé; en 1925, toutefois, on projette de faire le régalage sur un parcours de 67 milles, c'est-à-dire de Sunnybrae à Guysborough, au coût de $2,300,000; en 1926, on posera les rails et parachèvera la ligne jusqu'à Guysborough au coût de $1,200,000 durant ce dernier exercice.

Cette ligne est destinée à ouvrir le territoire local à l'industrie forestière, à assurer de meilleurs moyens de transport pour les produits agricoles ainsi qu'une communication directe à Guysborough pour le transport de son poisson et d'autres produits de ce genre. Sur le parcours d'une partie de la route l'agriculture est très développée et il existe de grandes forêts de bois franc dont le chemin de fer va rendre l'exploitation possible.

En faisant les études préparatoires à l'établissement de cette artère on voulait obtenir une ligne à pentes douces afin d'en faire la ligne mère. Le résultat de ces travaux fit voir qu'il en coûterait fort cher pour établir une ligne de ce genre, et comme la ligne mère actuelle ne pouvait être abandonnée et qu'il fallait en continuer l'exploitation on ne put démontrer que la construction d'une ligne aussi coûteuse fût justifiable. On se propose maintenant de construire une ligne pour développer le territoire local, et de la construire d'après les données les plus économiques, mais sans renoncer à en faire une autre ligne mère à l'avenir, s'il y a lieu. Par conséquent, les pentes en seront tout d'abord plus raides, mais elle sera de telle sorte qu'il soit possible, à l'occasion, d'en faire adoucir les rampes.

On a estimé que, pour l'alimentation de cette ligne, on pouvait compter sur 250 millions de pieds de bois franc, sur 200 millions de pieds de bois mou, sur certaines quantités de minerai d'or et de fer qui n'a pas encore été extrait probablement parce qu'il n'existait pas de moyens de transport.

Ce qui justifie la construction de cette ligne, c'est qu'elle va desservir une région qui depuis longtemps a besoin de communication par chemin de fer pour pouvoir se développer, et qu'elle va mettre la ville de Guysborough en communication directe par chemin de fer avec le réseau national.

L'honorable M. STANFIELD: Mon intention en me levant n'est ni d'appuyer ni de combattre le bill. Je veux simplement attirer l'attention du leader du gouvernement sur les arguments que donne sir Henry Thornton en faveur de la construction de ces embranchements, dans la lettre qui nous a été lue. La première raison apportée en faveur de la construction est la suivante:

1. Les sommes déjà déboursées et les travaux déjà effectués sur chaque ligne, le cas échéant.

Je veux appeler l'attention de l'honorable leader sur le fait que dans le comté de Colchester, il y a une vieille ligne appelée le chemin de fer Stewiacke et Lansdowne Valley. Cette route a été commencée il y a déjà un grand nombre d'années. La compagnie qui l'a construite a fait banqueroute, et un grand nombre de cultivateurs qui possédaient des actions dans cette compagnie ont perdu leur argent. Le chemin de fer est maintenant la propriété du gouvernement provincial. Le régalage de cette voie a été fait sur une distance de 10 milles. Cette ligne, selon moi, est aussi nécessaire que beaucoup de lignes aujourd'hui projetées par le gouvernement. Je demande donc aux autorités des chemins de fer de se renseigner à ce sujet et de me dire pourquoi cet embranchement n'a pas été inclus avec les autres.

L'honorable M. DANDURAND: Tout ce que je puis promettre à mon honorable collègue est de porter son interpellation à la connaissance des directeurs des chemins de fer nationaux du Canada.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE LA BAIE COWICHAN

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 34, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Cowichan-Bay, sur l'île de Vancouver.

Baie de Cowichan, 8 milles

	Coût
Projeté pour 1924—terrassement sur 8 milles..	$230,000
Projeté pour 1925—voie sur 8 milles..	128,000
	$358,000

On se propose, pour l'année 1924, de faire le terrassement et d'établir les ponts sur les 8 milles moyennant $230,000, et pour l'année 1925, d'y asseoir la voie et de compléter le chemin moyennant $128,000 pour cette année-là.

Cette ligne a pour objet de réduire la distance pour le transport du bois et de ses produits depuis la ligne de l'île de Vancouver jusqu'au littoral. La route se trouverait ainsi de 52 milles plus courte que celle qu'il faudrait parcourir pour arriver jusqu'au port de Victoria. Outre qu'elle abrégera la distance, cette ligne pourra procurer un endroit pour le lancement des billes à l'eau de marée, attendu qu'il n'en existe pas de convenable à Victoria pour cette fin.

La construction de cette ligne va rendre possible le transport des billes à partir de la ligne de l'île de Vancouver, dont la longueur actuelle est prohibitive.

Nombre de marchands de bois sont prêts à développer sur une grande échelle le commerce du bois et de ses produits dès que cette ligne sera achevée.

Note.—Raccourci pour transporter les billes jusqu'à la mer.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE 100 MILLES SUR L'ILE DE VANCOUVER

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 35, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada jusqu'au mille 100, sur l'île de Vancouver.

Ile de Vancouver, du 74e au 100e mille

Longueur de la plate-forme dressée au delà de la voie, 55 milles.	Coût
Projeté pour 1924: 9 milles de voie et de ballastage..	$155,000
Projeté pour 1925: 17 milles de voie et de ballastage..	193,300
	$348,300

Pour 1924, on se propose de poser la voie sur 9 milles de parcours depuis le bas du lac de Cowichan jusqu'à Cottonwood, et de réparer 17 autres milles de la plate-forme au prix estimatif de $155,000. Pour 1925, on a l'intention de poser la voie à partir de Cottonwood, du 83e au 100e mille, au coût de $193,300 pour l'année.

Avant 1914, les travaux de dressement de la plate-forme avaient été mis en marche jusqu'au 135e mille et .7, et entièrement terminée jusqu'au 109e mille, d'où la plate-forme était restée inachevée par bouts jusqu'au 135e mille et .7.

En 1921, la construction des ponts et la pose de la voie étaient terminée jusqu'au 74e mille, au bas du lac de Cowichan; depuis, il ne s'est pas accompli d'autres travaux sur cette ligne.

Les 16 ou 17 premiers milles en partant de Victoria se trouvent dans un territoire où se rencontrent tantôt des terres en culture, tantôt des bois peu épais de sapins, dont une bonne partie a déjà été convertie en billes de sciage Du 20e au 50e mille, la terre est partout boisée, mais la forêt n'est pas aussi épaisse et les arbres ne sont pas aussi gros qu'à d'autres points plus éloignés du parcours de la ligne. Depuis le 50e mille jusqu'à Alberni, la ligne traverse des forêts d'une épaisseur exceptionnelle et restées jusqu'ici à peu près inexploitées, sauf sur les bords du lac de Cowichan, où il y a eu et où il existe encore beaucoup d'activité aux périodes d'exploitation. D'ici à bien des années à venir, la voie ferrée ne trouvera là d'autre aliment que le bois de scierie et et les autres produits de la forêt; il en sera ainsi tant que la terre ne sera pas entièrement déboisée et qu'on n'aura pas enlevé les souches pour faire place à l'industrie agricole.

La raison d'être de cette voie ferrée est le transport des produits de l'exploitation forestière. La longueur du parcours entre le lac de Cowichan et Victoria étant de

74 milles par une ligne aux rampes de 1.5 p. 100 et aux courbes de 12 degrés, le chemin de fer devrait, pour encaisser quelque bénéfice, imposer un tarif excessif. Afin d'abréger la distance, on a cherché et trouvé un trajet plus court, qui est celui que comporte le projet dit du chemin de traverse de la baie Cowichan, qui serait un embranchement de 10 milles de longueur partant d'un endroit situé à environ 12 milles ½ au sur du bas du lac Cowichan.

Note.—Prolongement pour servir au transport du bois de construction.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE NIPAWIN

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 40, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada soit jusqu'au mille 41, près de Nipawin, ou dans une direction nord-est jusqu'à un point dans le township 48, rang 13, à l'ouest du deuxième méridien, dans la province de la Saskatchewan.

Melford, N.-E., 24-41 milles

Régalage complet dépassant la voie actuelle de 6 milles.	Coût
On se propose, en 1924, de faire 11 milles de régalage, et 17 milles de voie..	$360,000

On projette, en 1924, de pousser le régalage 11 milles plus loin que le régalage actuel et de poser les rails sur ce parcours de 17 milles, ce qui prolongera la ligne jusqu'aux environs de la ville de Nipawin, au coût approximatif de $360,000. Lorsque ces travaux seront terminés, nous avons l'intention d'en rester là pour quelques années à venir.

Les premiers travaux furent exécutés sur cette ligne en 1919, alors que le régalage fut commencé; à la fin de la saison de 1920, on avait construit 30 milles de voie; les rails furent posés sur une distance de 23 milles. 7 en 1921 et en 1922. le ballastage et le reste étaient terminés jusqu'à cet endroit.

La ligne traverse une région agricole particulièrement fertile et admirablement propice à la culture du grain; le prolongement projeté amènerait l'embranchement jusqu'au cœur d'un populeux établissement de colonisation qui se développe rapidement Le grain qui sera transporté par cette ligne justifie l'entreprise. On a calculé que 612,000 boisseaux de grain seront expédiés chaque année par cet embranchement; de plus, on estime que 140 wagons de marchandises, comprenant du bétail, du charbon, du bois seront importés ou exportés de la région. Presque tous ces articles de première nécessité et surtout le grain et le bétail, sont expédiés au loin, de sorte qu'ils fourniront un trafic considérable aux autres parties du réseau.

On estime que cet embranchement raccourcira de 12 milles le trajet pour le transport du grain des cultivateurs. Or, à ¾ de cent par boisseau et par mille, sur un total de 612,000 boisseaux, cela représenterait une économie annuelle au bénéfice du cultivateur de $55,080 rien que sur le grain.

Note: La déclaration qui précède est celle qui a été lue à la Chambre des Communes par le ministre des Chemins de fer et Canaux, mais comme on a modifié la description de la route en y ajoutant les mots: "ou dans une direction nord-est jusqu'à un point dans le township 48, rang 13, à l'ouest du deuxième méridien", l'on devra tenir compte de ce changement dans l'interprétation de cette déclaration.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT HANNA-WARDEN

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 44, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre Hanna et Warden, dans la province de l'Alberta.

Hanna-Warden—Mille 0-57

	Coût
Projeté pour 1924—54 milles de régalage.. ..	$504,500
Projeté pour 1925—Posage des rails, 57 milles, ballastage, 30 milles..	792,000
Projeté pour 1926—Ballastage, 27 milles.. ..	148,500

On se propose de faire du régalage sur 57 milles de cette ligne moyennant $504,500, en 1924; de poser la voie sur ces 57 milles et de ballaster 30 milles moyennant $792,000, en 1925, de faire le ballastage sur 27 milles moyennant $148,500, en 1926. La construction de l'embranchement sera ainsi achevée.

Cette ligne va être utile à une double fin: elle va ouvrir la région agricole qu'elle traversera, et elle va abréger la route destinée au transport de la houille employée par le chemin de fer et de toute autre houille jusqu'à Hanna et aux localités à l'est, ainsi que la route à parcourir pour se rendre de certains points de la ligne de Goose-Lake à certains autres points dans la direction nord-ouest.

La région que la ligne traverse se prête fort bien à l'agriculture, surtout à la culture des céréales; elle se colonise et se développe assez activement. Ce qui justifie la construction de cette ligne, c'est que le transport de la houille va coûter $42,000 de moins par année et que l'on va amener 1,710,000 boisseaux de grain à cette ligne, outre qu'il va être employé 370 wagons à amener dans cette région ou à en sortir des animaux, de la houille, du bois et diverses autres sortes de marchandises. On estime que les cultivateurs auront en général 12 milles de moins à parcourir pour rendre leurs produits à cette ligne et que par rapport à 1,710,000 boisseaux de grain à raison de ¾ de cent par boisseau par mille, cela va leur assurer, de cette seule source, une épargne totale de $153,900 par année. Le trafic fourni par cette ligne étant tout un trafic de long parcours, va contribuer ainsi à assurer de la besogne aux autres lignes du réseau.

Note.—Pour raccourcir la voie servant au transport du charbon.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE LOVERNA

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 45, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada depuis Loverna vers l'ouest, dans la province de l'Alberta.

Extension de Loverna, 50 milles

	Coût
Travaux à exécuter en 1924: 20 milles de terrassement..	$ 146,800
Travaux à exécuter en 1925: 30 milles de terrassement; 50 milles de rails; 30 milles de ballast..	935,200
Travaux à exécuter en 1926: 20 milles de ballast..	110,000
	$1,192,000

On projette pour 1924 d'établir la plate-forme de 20 milles de voie, au prix de $146,800, et pour 1925 d'ajouter 30 autres milles de plate-forme, de poser les rails sur 50 milles et d'étendre le ballast sur 30 milles de voie, au prix de $935,200 pour les travaux de l'année. En 1926 on achèvera la ligne en ballastant les 20 milles restants au prix de $110,000.

La ligne traverse une bonne région agricole favorable à la culture du blé et à la culture mixte. Elle est déjà établie et exploitée en très grande partie.

La construction de cette ligne se justifie par l'attente qu'elle transportera annuellement 1,500,000 boisseaux de grain, à part 300 wagons de marchandises, bois, charbon, bétail, entrant et sortant. On épargnera aux cultivateurs environ 16 milles de parcours en voiture. Sur la base de ¾ de cent par boisseau-mille, on évalue à $180,000 par année l'épargne réalisée par les cultivateurs sur le transport par terre de 1,500,000 boisseaux de grain, production approximative.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DUNBLANE-MAWER

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 49, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre Dunblane et Mawer, ou à un point à l'ouest de cet endroit, dans la province de la Saskatchewan.

Dunblane—Wawer—Mille 0-42

	Coût
Régalage dépassant la voie—aucun.	
Projeté pour 1924—42 milles de régalage et 28 milles de voie..	$ 928,000
Projeté pour 1925—14 milles de voie..	1,839,000
	$2,767,000

On se propose de faire en 1924 tout le régalage sur les 42 milles qui séparent Dunblane de Mawer et de poser la voie jusqu'au bras sud de la rivière Saskatchewan, d'achever aussi, si possible, les fondements du pont qui traverse la rivière. On a l'intention, en 1925, d'achever la voie et la superstructure du pont.

Cette ligne a pour objet de relier les lignes existant à l'ouest de Dunblane à la ligne du Grand-Tronc-Pacifique qui va de Riverhurst à Mawer, afin que ce territoire puisse communiquer plus directement avec la section de Moosejaw-Regina. Les travaux comprennent la construction d'un grand pont sur le bras sud de la Saskatchewan près d'Elbow, mais la dépense est justifiée par l'amélioration des communications de l'Ouest avec Moosejaw et Regina. On estime à $131,000 par année l'économie qui sera faite par la diminution de la distance. On estime aussi que cette ligne fournira un gros trafic de grain dans les deux sens et aussi de bestiaux, charbon, bois et autres marchandises. Les cultivateurs auront moins de voiturage à faire pour expédier leur grain. Le commerce local qui est principalement celui des grains contribuera à alimenter les lignes principales du réseau. La vraie raison d'être de cette ligne, c'est qu'elle réduit le parcours.

Note.—Comprend la construction d'un pont sur le bras sud de la Saskatchewan dont le but est de relier les lignes.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE RADVILLE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 54 intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des che-

mins de fer nationaux du Canada de Radville, Bengough ou Ritchie, dans la province de la Saskatchewan.

Radville S. et O.—Mille 0-115

	Coût
Projeté pour 1925, 90 milles de régalage; 50 milles de rails et de ballast..	$2,235,000
Projeté pour 1926, 25 milles de terrassement; 65 milles de rails et de ballast..	1,471,000
	$3,706,000

En 1924, l'on se propose de terminer les travaux d'arpentage, et en 1925, de faire le régalage sur un parcours de 90 milles, de poser les rails et le ballast sur une distance de 50 milles, au coût approximatif de $2,235,000 pour les travaux de l'année. En 1926, l'on projette de terminer la voie jusqu'au lac Fife (mille 115) au coût estimatif de $1,471,000 pour les travaux durant l'année.

Il y a déjà plusieurs années, l'on avait l'intention de prolonger la voie vers l'ouest au delà de Bengough en passant par Willowbunch. On arpenta cette route, mais une agitation générale s'ensuivit, et l'on changea la direction de la route en faisant l'arpentage de Bengough vers l'ouest et le sud-ouest jusqu'au delà du lac Fife. Ce second arpentage donna lieu à une autre agitation, et l'on demanda avec instances de modifier le parcours en partant des environs de Ritchie vers le sud jusqu'à l'extrémité ouest du lac Big Muddy pour ensuite se diriger vers l'ouest afin de rejoindre et de suivre le tracé de la deuxième route. Ces diverses agitations semblent avoir divisé la population en trois factions, qui veulent toutes trois voir passer la voie à travers leur propre région. Pendant un certain temps, deux de ces factions s'unirent pour demander que la ligne fût diriger de Ritchie vers le sud en passant par le lac Big Muddy, tandis que l'autre faction demandait le tracé par Willowbunch. Plus tard, cependant, la population revint à ses premières opinions et forma de nouveau trois groupes dont chacun demandait de tracer la route dans sa propre région. Plus récemment, une autre opinion se répandit et l'on demanda de diriger la voie de Radville vers le sud jusqu'au delà du lac Big Muddy pour ensuite la prolonger vers l'ouest jusqu'au lac Fife. On insistait sur Radville comme point de départ, au lieu d'un autre endroit.

Après avoir étudié sérieusement les conditions, on est arrivé à la conclusion qu'une ligne devrait traverser cette région, et qu'elle devrait passer dans l'endroit que les colons eux-mêmes choisiraient comme étant le plus avantageux pour tous les intéressés. Bien que la ligne partant de Radville soit plus longue et plus coûteuse que les autres voies proposées, il semble qu'elle desservirait une plus grande région et qu'elle serait plus appropriée aux besoins de la contrée. La direction du chemin de fer veut cependant, avant de fixer définitivement le tracé de la voie, obtenir l'opinion clairement exprimée de tous les intéressés.

La raison d'être de cette ligne est qu'un grand nombre de colons sont à une grande distance des voies ferrées canadiennes et que beaucoup d'entre eux sont obligés d'expédier leurs produits par les voies ferrées des Etats-Unis. On estime que cette ligne transportera annuellement 2,700,000 boisseaux de grain outre 750 wagonnées, aller et retour, de marchandises, bestiaux, bois de construction et charbon. Avec ce chemin de fer, les cultivateurs économiseraient en moyenne 20 milles de charriage, et, en faisant les calculs sur la base de ¾ de cent par mille pour les 2,700,000 boisseaux qui seraient transportés sur cet embranchement, les cultivateurs de cette région économiseraient $414,000 par an sur le transport du grain seulement.

Note.—La déclaration qui précède fut lue dans la Chambre des Communes par le ministre des Chemins de fer et Canaux, mais il faut noter que la description de la voie a été modifiée à son point de départ, qui sera soit Radville, soit Bengough ou soit Ritchie. Le bill soumis au Parlement indiquait Radville comme point de départ.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE PINE-FALLS

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 62, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Pine-Falls, dans la province du Manitoba.

Pine-Falls, à 0.44 mille

	Coût
Projet pour 1924—44 milles de terrassement..	$ 374,000
Projet pour 1925—44 milles de rails et de ballast..	726,000
	$1,100,000

L'embranchement projeté aura 44 milles de longueur. Il partira de la subdivision de Victoria-Beach, près d'East-Selkirk, et aboutira à la rivière Winnipeg aux environs de la réserve indienne de Fort-Alexander. Nous nous proposons d'établir le terrassement des 44 milles en 1924 et d'y poser les rails l'année suivante au coût estimatif de $726,000.

L'établissement de cette ligne est subordonné à l'établissement d'une papeterie à Pine-Falls.

L'un des objets de cet embranchement est de desservir une usine de pâte de bois et de papier qui sera érigée sur le bord de la rivière Winnipeg à Pine-Falls. La ligne accommodera aussi un bon pays de culture le long de la voie et, de plus, elle abrégera la route qui conduit au district minier qui est en train de s'établir au nord de la rivière. La tête de ligne se trouvera provisoirement dans le voisinage d'un bon gué, afin de permettre le prolongement de la voie au besoin.

Après son parachèvement, l'usine de pâte de bois et de papier fournira assez de produits pour remplir près de 1,500 wagons annuellement, et cette quantité augmentera constamment, au fur et à mesure que l'industrie grandira; elle recevra aussi beaucoup de marchandises différentes. Les exploitations agricoles de l'endroit procureront aussi une bonne clientèle à la voie ferrée. La marchandise reçue ou expédiée par l'usine ne passera pas seulement par cet embranchement, mais elle sera aussi expédiée à différents endroits du réseau de la compagnie; par conséquent, celui-ci devra la transporter à de longues distances.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE LOCKEPORT

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 63, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre la gare de Lockeport et la ville de Lockeport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Embranchement de Lockeport—Mille 0-4

	Coût
Projeté pour 1925: 4 milles de régalage et 4 milles de rails..	$161,000

En 1925 l'on se propose de faire le régalage, et de compléter ce tronçon de 4 milles de longueur entre la gare de Lockeport et la ville de Lockeport.

La ville de Lockeport, étant située à quatre milles de la gare, ne jouit d'aucune communication directe par voie ferrée. C'est pour remédier à cet état de choses que l'on veut construire cet embranchement.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

EMBRANCHEMENT DE SAINT-REMI-D'AMHERST

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 64, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada depuis l'extrémité de l'embranchement de China-Clay jusqu'à Saint-Rémi-d'Amherst, dans la province de Québec.

Saint-Rémi—Mille 0-2

Coût

Proposé pour 1925: régalage et posage des rails sur 2 milles.. .. .. $105,000

Si les crédits voulus sont votés, l'on se propose, en 1925, de faire le terrassement et de poser les rails, au coût approximatif de $105,000, entre l'embranchement de China-Clay et la ville de Saint-Rémi-d'Amherst. La raison d'être de cet embranchement est qu'il donnera à Saint-Rémi-d'Amherst une communication directe par voie ferrée, que cette ville n'avait pas jusqu'à ce jour.

Note.—Le travail ne sera pas commencé avant que les subsides ne soient votés pour la construction de cet embranchement

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Honorables messieurs, avant que le bill subisse sa deuxième lecture, je désire attirer l'attention de mon honorable ami sur une question dont la solution facilitera le travail du comité et plus tard celui de la Chambre. J'ai parcouru les notes relatives à un certain nombre d'embranchements proposés; dans certains cas, les renseignements sont très incomplets; ce ne sont que des fragments; et dans presque tous les cas, il semble y avoir eu tendance à éviter de donner la population des localités intéressées, bien que ce soit un point très important à considérer. On peut remédier à cette lacune en posant des questions en comité; mais il me semble que ces renseignements seraient très utiles aux honorables sénateurs qui désirent réellement étudier ces questions. A la lecture de ces notes, sans aucune idée de la localité, des lignes parallèles ou autres peuvent exister...

L'honorable M. CASGRAIN: Une bonne carte géographique.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: ...il est impossible de se former une idée exacte de la position géographique des lieux. La préparation d'une petite carte pour chaque localité impliquerait sans doute un travail considérable, mais ce serait très avantageux pour ceux qui désirent se rendre un compte exact de la situation. Je suppose que ceux qui font partie du comité des chemins de fer y trouveront de nombreuses cartes indiquant non seulement la ligne projetée, mais toutes les autres lignes déjà construites et qu'ils pourront se rendre compte de la nécessité et des avantages que présente la construction projetée.

L'honorable M. CASGRAIN: Et du nombre de villes à desservir le long de la route ainsi que leur population.

L'honorable M. DANDURAND: Demain, nous aurons devant le comité, des représentants des chemins de fer nationaux canadiens et peut-être aussi des ministères qui sont au courant des dispositions du terrain. Je m'empresserai de leur demander s'il est possible de se procurer un plan à l'usage des honorables sénateurs qui ne font pas partie du comité. En même temps, j'engage fortement les honorables messieurs qui ne sont pas occupés par d'autres comités, de bien vouloir se rendre à la salle du comité des chemins de fer afin d'obtenir des renseignements de première source.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je désire toutefois faire remarquer à mon honorable ami qu'il sera absolument inutile que le comité se réunisse demain, s'il n'a pas de carte géographique à sa disposition, même s'il y a plusieurs fonctionnaires du chemin de fer prêts à répondre à toutes les questions qui leur seront posées.

L'honorable M. DANDURAND: Il y aura au mur une carte pour chaque embranchement; mais je demanderai s'il est possible d'obtenir des plans réduits de ces cartes.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: S'il y a une carte sur le mur, cela répondra à une des conditions de ma suggestion. Les petits plans seraient d'un grand secours pour tous les honorables sénateurs.

L'honorable M. DANDURAND: Nous rencontrerons ces messieurs demain, et sans doute ils auront toutes les cartes nécessaires pour les membres du comité; mais je leur demanderai de nous procurer des plans réduits qui seront distribués à tous les honorables sénateurs.

L'honorable M. WILLOUGHBY: J'ai examiné les cartes qui étaient exposées sur les murs de la salle du comité de la Chambre des Communes. Quelques-unes sont assez grandes et contiennent les renseignements nécessaires, mais les honorables sénateurs qui ne font pas partie du comité et qui s'intéressent à la question, pourraient difficilement étudier ces cartes sur le mur, car l'œil ne peut en suivre tous les détails. La suggestion de l'honorable sénateur d'Ottawa (le très honorable sir George E. Foster), si elle est mise à exécution, nous aidera beaucoup dans l'étude de quelques-uns, au moins, de ces embranchements et ne causera pas de lourdes dépenses. Le département des

impressions possède des diagrammes des comtés et districts, et ces diagrammes pourraient facilement être agrandis. J'en ai eu un dernièrement se rapportant à un de ces embranchements et les indications sont très satisfaisantes. On pourrait aussi indiquer sur ces petites cartes, les autres lignes de chemin de fer et les raccordements; ce qui nous permettrait de nous rendre compte des avantages qui résulteraient de la construction des nouvelles lignes et nous ferait connaître le nouveau territoire qu'elles traverseraient.

L'honorable M. WATSON: Il me semble que la direction des chemins de fer devrait suivre l'exemple de toute autre personne demandant une charte, c'est-à-dire produire une carte tracée suivant une certaine échelle et contenant tous les détails nécessaires.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Ces cartes indiquent la ligne qui doit être construite, mais ne contiennent pas les lignes parallèles ou transversales.

L'honorable M. CASGRAIN: Oh, oui—il y a une carte de la région environnante.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: En tous cas, la chose est faisable à peu de frais. Nous devrions avoir ces renseignements.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL CONCERNANT LA LOI DE FAILLITE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. BLONDIN propose la deuxième lecture du bill R3, intitulé: Loi concernant l'application de la Loi de faillite, 1919, à la province de Québec.

Il dit: Honorables messieurs, avant que ce bill subisse sa deuxième lecture, je désire vous donner quelques renseignements. Il ne s'applique que dans la province de Québec et ils prescrit que dans cette dite province, la loi de la faillite ne s'appliquera qu'aux commerçants.

Depuis que la loi de faillite est en vigueur, une seule province, je crois, s'en est plaint. Ceux qui ont suivi les rapports des journaux de Québec sevent que cette loi a été critiquée sévèrement. Cela peut paraître étrange vu qu'avant et depuis la Confédération, les représentants de la province de Québec au Parlement ont demandé l'adoption de cette loi de faillite. J'ai parcouru le hansard des années passées, et j'ai constaté que les esprits les plus cultivés et les mieux avertis de la province de Québec ont insisté auprès du Parlement afin d'obtenir la loi de faillite. Nous pouvons en conclure que les plaintes formulées aujourd'hui ne s'adressent pas au principe du bill.

Si l'on étudie la nature de ces plaintes, on s'aperçoit bientôt que le mal réside dans l'application de la loi. Depuis l'adoption de la loi de faillite, le Parlement provincial de Québec a protesté, et le premier ministre de cette province a même été jusqu'à dire qu'il demanderait l'abrogation de la loi. La loi actuelle s'applique à tout le monde, tandis qu'elle ne devrait s'appliquer qu'à ceux qui sont dans le commerce ou l'industrie. Avant la promulgation de cette loi par le Parlement fédéral, la province de Québec avait inséré dans son Code civil une loi de faillite s'appliquant uniquement au commerce et à l'industrie.

En conséquence, et après avoir consulté les personnes les mieux averties de la province de Québec, j'en suis arrivé à la conclusion que la loi de faillite, telle qu'elle existe aujourd'hui, est un mal. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour citer les débats qui eurent lieu à Québec au cours de la dernière session provinciale. Quelques personnes pensent que la loi ne devrait pas s'appliquer aux cultivateurs. Comment se fait-il que seul, le gouvernement fédéral ait le droit de légiférer en matière de faillite? La réponse saute aux yeux: cette question relève du commerce et de l'industrie.

Mais je vais plus loin. Est-il raisonnable que le gouvernement, qui a le droit d'adopter cette loi, la rende applicable à toutes les classes de la société? Les gens de la province de Québec croient qu'elle ne devrait s'appliquer qu'au commerce et à l'industrie, et je propose l'adoption de ce bill pour deux raisons: premièrement, le désir évident de la province de Québec, qui veut que dans ses limites, la loi de faillite ne s'applique qu'aux commerçants; deuxièmement, parce que si le gouvernement fédéral a seul le droit de légiférer sur cette question, ce droit doit se limiter au commerce et à l'industrie.

L'hon. M. DANDURAND: Honorables messieurs, si ce bill est adopté, je crois qu'il offrira une heureuse solution à la difficulté que nous rencontrons dans la province de Québec. De nombreuses difficultés ont surgi parce que, comme l'a fait remarquer mon honorable ami, la loi de faillite s'applique à la classe agricole. Un certain nombre de cultivateurs ont profité de la loi, et il en est résulté que d'autres, qui auraient pu se tirer d'affaires et rencontrer leurs obligations, s'ils avaient pu contracter des emprunts, se les ont vus refusés en raison du danger qu'offrait l'application de la loi de faillite. Je suis heureux de me joindre à mon honorable ami pour demander l'adoption de ce bill.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la seconde fois.

LA LIGUE DES NATIONS

CONTINUATION DES DEBATS

Le Sénat reprend le débat ajourné le 22 mai sur la motion du très honorable sir George E. Foster:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur le fonctionnement et les activités de la Société des nations pour l'année écoulée, et demande au gouvernement s'il a considéré l'opportunité de fournir aux membres du Parlement le sommaire mensuel de la Société, ainsi que le rapport annuel présenté à l'Assemblée sur les travaux du Conseil et du Secrétariat et sur les mesures prises pour exécuter les décisions de l'Assemblée.

L'honorable JOHN S. McLENNAN: Je n'ai pas l'intention d'occuper le temps de la Chambre à redire ce qui a été si bien exprimé par notre très honorable collègue (le très honorable sir George E. Foster). Toutes les questions qu'il a attaquées ont été traitées si clairement et si complètement, et ses connaissances et son zèle sont si évidents, qu'il est présomptueux de vouloir essayer de l'imiter. Mais j'ai eu la bonne fortune de passer, en avril, environ une quinzaine de jours à Genève; et grâce à notre ami sir Herbert Ames, qui jouit là-bas de l'estime générale et occupe la très importante position de contrôleur des dépenses, j'ai fait la connaissance de plusieurs membres du Secrétariat et j'ai pu me rendre compte du travail qui est accompli par la Ligue des Nations. J'ai remarqué que les heureux résultats de ce travail étaient dus, selon toute apparence, au fait que les fonctionnaires du Secrétariat étaient si bien documentés sur les questions qui pouvaient leur être soumises, qu'ils pouvaient facilement y répondre et présenter presque sans délai des solutions qui, dans bien des cas, étaient acceptées. Voici un exemple: le rétablissement des finances de l'Autriche avait été confié au Secrétariat de la Ligue des Nations et en quelques semaines, ce service était en mesure de soumettre un projet qui fut adopté et dont l'exécution a permis de replacer l'Autriche dans une condition prospère ou tout au moins de la mettre dans une position plus avantageuse et tout à fait différente de celle où elle se trouvait auparavant. J'ai été très favorablement impressionné par le travail de la Ligue. Je recommande à toute personne qui s'intéresse à ce travail ou qui se tient au courant de ce que fait la Ligue, de visiter Genève et d'étudier la méthode suivie par le Secrétariat.

Malgré toutes ces preuves et tous ces excellents résultats, il faut reconnaître qu'il y a eu beaucoup de critique et qu'on a été désappointé en constatant que la Ligue n'avait pas accompli davantage. Il n'est pas nécessaire d'essayer d'analyser les causes de cette critique et de ce désappointement. Il suffit de se reporter à l'histoire pour constater qu'en semblable circonstance, les espoirs ont toujours été déçus et que les résultats se sont fait longtemps attendre. Il devait naturellement en être ainsi après un aussi épouvantable cataclysme que celui causé par la dernière guerre. L'intensité même de la lutte a fait supposer que la victoire une fois obtenue, les résultats ne se feraient pas attendre. On a reconnu que c'était espérer l'impossible.

Rappelez-vous le grand bouleversement qui a précédé celui-ci; les guerres de Napoléon. Il a fallu trente-cinq ou quarante ans pour que l'Europe reprenne son équilibre et puisse, sauf pendant quelques interruptions d'ordre secondaire, se livrer aux arts de la paix et se développer au point de vue industriel et économique. Elle n'a pu le faire que de 1850 à 1870 et on a reconnu alors que l'histoire ne faisait que se répéter. Il en a été de même au quinzième et au seizième siècle, alors que les nations étaient victorieuses, et particulièrement lorsque l'esprit de nationalité était ravivé chez elle ou y prenait naissance. Il en fut ainsi lorsque l'Espagne chassa les Maures et se lança dans une ère de découvertes; lorsque la France repoussa les Anglais et s'engagea dans une carrière d'exploration et dans ses malheureuse expéditions d'Italie. La période qui suivit fut un temps de grands développements dans l'industrie et les nations se lancèrent dans de nouvelles aventures. La France, vaincue en 1870, fit preuve, encore une fois, d'une énergie qu'elle avait montrée en maintes autres circonstances pendant les trois derniers siècles et qui fait croire au miracle. Elle comprit que la meilleure preuve qu'elle pouvait donner de n'avoir pas été anéantie par l'Allemagne, était de se relever plus grande que jamais. L'Italie devint pour la première fois une nation et se livra à la colonisation. L'Allemagne devenant un empire au lieu d'un groupe d'états indépendants, fut gagnée par l'enthousiasme et voulut s'agrandir et se développer. L'Angleterre aussi, était prospère et se développait, mais elle n'était pas la seule à remplir les devoirs envers la race blanche. Bismark se refusait à établir des colonies pour son pays, mais l'Allemagne, poussée par une jeune et impétueuse génération, se lança quand même dans la politique coloniale, et plus tard, cette jeunesse énergique et impétueuse causa la ruine du pays.

Dans de semblables conditions, on pouvait raisonnablement s'attendre à la guerre; toutefois, il se passa un fait remarquable et unique

dans l'histoire du monde. Deux endroits seulement offraient à cette époque des facilités d'agrandissement: l'Afrique et les Iles du Pacifique. De 1880 à 1900 ou à peu près, toute cette partie de l'Afrique qui n'appartenait pas aux pouvoirs européens, fut divisée entre eux sans susciter d'animosité. Il en fut de même pour les îles du Pacifique et les rives de l'Asie où il était possible de s'établir. Ces faits justifient la conduite de la Ligue qui s'évertue à éviter la guerre en réglant les difficultés par des arrangements qu'elle fait ou qu'elle suggère de faire; plutôt que de suivre la méthode en vogue au 18e siècle, alors que nous voyons des peuples faire la guerre pendant sept années, restituer ensuite tout ce qu'ils avaient pris et en arriver finalement à un arrangement qu'ils auraient pu prendre avant les hostilités.

Mais je crois que le désappointement ressenti en ce qui concerne le travail de la Ligue, est dû en partie à quelques phrases malheureuses du covenant. La plupart des gens ont lu au moins le préambule où il est question de l'établissement d'une paix durable. Ils ont été désappointés parce que la Ligue n'a pas immédiatement, et avant que la paix soit établie, entrepris de régler toutes les questions qui agitaient l'Europe, étaient la cause de tant de confusion et retardaient le retour à l'état normal.

A ce propos, je désire ajouter quelques mots aux déclarations de l'honorable sénateur qui a présenté cette motion (le très honorable sir George E. Foster). Il n'a pas parlé suffisamment de la nécessité de placer sous les yeux du public le travail accompli par la Ligue, afin d'obtenir du peuple l'encouragement et l'appui qui sont absolument nécessaires à toute organisation de ce genre. Il est évident que toute entreprise de cette nature qui n'est pas soutenue par la grande majorité du peuple est condamnée à la faillite, ou du moins, son succès en est retardé sérieusement. L'étudiant, le journaliste, l'intellectuel, peuvent obtenir tous les renseignements qu'ils désirent sur le travail de la Ligue, mais ce que l'on doit chercher surtout, c'est l'influence du citoyen ordinaire, de celui qui lit les journaux et les revues populaires.

Un grand nombre de gens en ce pays ignorent, par exemple, que le Canada fut récemment traduit et qu'il eut à se défendre devant la Ligue des Nations. Des représentants des Six Nations, ayant avec eux un avocat enthousiaste de la république voisine, traînèrent les couloirs et captivèrent à tel point les sympathies de deux des membres de la Ligue qu'une tentative fut faite pour que leurs droits soient soumis à l'attention de la Ligue des Nations. Ces enthousiastes n'ayant pas reçu l'appui nécessaire de leurs nations ne purent arriver à leurs fins et la cause fut abandonnée, mais tout à l'honneur des Indiens, je crois.

L'honorable M. BELCOURT: Que demandaient-ils?

L'honorable M. McLENNAN: Que l'on reconnaisse leur droit de nationalité, je crois. Je n'ai qu'une idée vague de la chose, mais je comprends qu'ils prétendaient n'avoir jamais été conquis; qu'ils avaient fait un traité avec la Grande-Bretagne, ou la France, et qu'ils formaient encore une nation indépendante ayant des droits nationaux.

L'honorable M. BELCOURT: Ils devaient être poussés par quelqu'un.

L'honorable M. McLENNAN: C'est très probable.

Nous n'avons également que des idées très générales sur le règlement de l'affaire Memel; beaucoup de gens ne la connaissent pas du tout, bien que ce soit une question très intéressante. Niémen est, à cette partie de l'Europe qu'elle traverse, ce qu'est pour nous le Saint-Laurent. Je me figure que Memel correspond à notre province de Québec, la Pologne à la province d'Ontario et que la Tchéco-Slovaquie est un peu plus loin. La Pologne avait sérieusement offensé la Lithuanie en lui enlevant Vilna et le territoire contigu. La Lithuanie déclara être en état de guerre avec la Pologne qui, possédant Vilna, se trouvait en meilleure position et refusa d'envisager la situation de cette manière-là. Si on se contente de lire tous ces incidents l'un après l'autre, il est difficile de se former une idée exacte de la situation, mais si la Ligue des Nations, ou quelque agence ou union qui seconde ses efforts, fait connaître, par voie de publication et sous forme de nouvelle, tous les détails du travail qui se fait et les succès obtenus (et autant que j'en puis juger, leurs décisions sont généralement bien acceptées et produisent de bons résultats), il en résultera que l'opinion publique, mise au courant des faits, accordera sa confiance à la Ligue et l'encouragera à poursuivre avec plus d'ardeur l'étude des questions sérieuses qui lui sont soumises.

Je comprends que cet état de choses ne relève pas du gouvernement, mais j'en profiterai incidemment pour attirer l'attention du leader du gouvernement dans cette Chambre sur le fait qu'il y a là un devoir à accomplir avec plus de zèle qu'on ne l'a fait jusqu'ici. Les événements qui se sont déroulés depuis plusieurs années prouvent que tous les faits importants qui surviennent en Europe ou ailleurs ont leur répercussion sur les intérêts du cultivateur canadien qui a un surplus de produits

à placer sur les marchés étrangers, ainsi que sur nos industries qui dépendent plus ou moins de la prospérité des autres pays du monde.

Les renseignements que nous avons obtenus au sujet de la Conférence de Lausanne nous sont parvenus, malgré les câbles sous-marins, avec une lenteur qui fait croire que les seuls moyens de communication à travers l'Atlantique sont encore les bateaux à voile. Nous n'avons su que très peu de chose sur ce qui s'est passé à la Conférence Impériale et rien, ou presque rien de ce qui s'est fait en septembre dernier, à l'Assemblée de la Ligue des Nations où le Canada était cependant bien représenté.

Il me semble que le gouvernement rendrait un grand service au public s'il renseignait complètement, rapidement et clairement le Parlement et le peuple sur le travail qui se fait à toutes ces réunions qui sont importantes par le fait même que notre avenir et la prospérité de notre pays sont liés étroitement au bien-être de presque tous les autres pays du monde et que, plus nous serons tenus au courant des événements, plus nous serons à même de former notre jugement et d'endosser les actes du gouvernement, ou de les critiquer s'ils doivent l'être.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne retiendrai pas longtemps l'attention de la Chambre, car il y a bien peu à ajouter aux discours éloquents et instructifs du très honorable sénateur (le très honorable sir George E. Foster), qui a présenté la motion, et de mon honorable ami qui vient de reprendre son siège.

Je suis un très ardent partisan de la Ligue des Nations. Elle a adopté la méthode que je préconisais depuis longtemps. Sans vouloir être égoïste en relatant un fait personnel, je me permettrai de rappeler aux honorables sénateurs qu'en 1906, dans la Chambre des Communes, à l'ouverture de la session, j'ai proposé qu'une adresse, approuvée par les deux Chambres, soit envoyée à Sa Majesté le roi Edouard et à la reine Alexandra, les invitant à visiter le Canada. Je faisais remarquer dans mon discours que la raison principale pouvant décider Leurs Majestés à venir au Canada était l'espoir que l'Entente Cordiale établie par le grand pacificateur, Edouard VII, se propagerait davantage par suite de cette visite royale.

J'avais l'espoir qu'en venant au Canada, Leurs Majestés visiteraient aussi la république voisine. Théodore Roosevelt était alors le président des Etats-Unis. Malgré ses instincts plutôt guerriers, il prêchait alors un peu partout la doctrine de la paix. J'en ai conclu que dans ces conditions, la visite du roi et de la reine à Washington serait une occasion favorable pour inclure la république voisine dans l'Entente Cordiale. J'ai ajouté aussi qu'à une date peu éloignée, l'Asie suivrait probablement le même exemple, ce qui permettrait d'avoir une alliance englobant le monde entier, et suffisamment puissante pour éviter peut-être toute grande guerre.

Il est peut-être intéressant pour le Sénat de savoir quel a été le résultat de ma tentative. La Chambre des Communes adopta la résolution à l'unanimité et avec un grand enthousiasme. Le Sénat montra le même empressement, et je crois que toutes les grandes villes du Canada adoptèrent des résolutions appuyant l'action du Parlement et souhaitant vivement que l'invitation soit acceptée. Elle fut envoyée au Bureau Colonial, mais avec les vues étroites dont fait preuve quelquefois ce département, la requête du Parlement du Canada, approuvée par les grandes villes du Dominion, fut jetée au panier, et le secrétaire des colonies tourna en ridicule l'idée que Leurs Majestés viennent visiter le Canada, chose qui ne s'était encore jamais vue.

Je crois pouvoir ajouter, sans paraître égoïste, que si on avait accordé plus d'attention à la requête du Parlement, et si la visite de Leurs Majestés avait abouti au résultat que j'espérais, il est très probable que la grande guerre de 1914 aurait pu être évitée. Je ne crois pas que l'empereur d'Allemagne aurait alors déclaré la guerre en face d'une coalition comprenant l'Angleterre, la France, les Etats-Unis et le Japon. Il me semble que cette opinion doit être partagée par tout le monde.

Ce que je viens de dire tend à prouver que j'entretenais depuis nombre d'années cette idée d'une Ligue des Nations. Je suis absolument convaincu que c'est le seul moyen d'assurer une paix durable, et si ce moyen ne réussit pas, il faut désespérer de jamais avoir la paix et nous contenter de vivre plus ou moins inquiets comme l'ont fait les générations passées. Je n'ajouterai qu'une seule remarque et c'est un reproche que je fais à la Ligue des Nations; le seul que j'aie à lui faire, car j'approuve son travail et ses vues. Il me fait peine de voir la Ligue des Nations prêcher et essayer d'imposer, même aux nations reconnues ou réorganisées, des coutumes que certains pays, compris dans la ligue, ne peuvent pas eux-mêmes adopter. La protection des minorités, qu'elle a prêchée et imposée aux Etats des Balkans, à la Pologne, à la Hongrie et à l'Allemagne, est un principe qu'elle ne peut pas actuellement appliquer elle-même dans son propre empire.

Si les garants de la Ligue des Nations étaient sages, je crois qu'ils ne s'exposeraient

pas à se faire reprocher d'imposer à d'autres nations des coutumes qu'ils ne veulent pas mettre en pratique dans leur propre pays. Je suis certain que les honorables messieurs qui m'écoutent, savent ce à quoi je fais allusion et qu'il est inutile d'en dire plus long sur une question que je ne veux pas attaquer; mais j'ajouterai que suivant moi, la Ligue des Nations devrait apporter plus d'attention à la parole et aux avis de ses partisans et pratiquer elle-même ce qu'elle prêche aux autres.

L'honorable M. BEIQUE: Honorables messieur, je n'ajouterai rien au discours si complet du très honorable sénateur d'Ottawa (le très honorable sir George E. Foster), mais je dirai simplement que j'approuve entièrement les paroles de mon honorable ami (l'honorable M. Belcourt) et que je suis comme lui un chaud partisan de la Ligue des Nations et que je l'ai été dès ses débuts. Je crois que l'avenir de la civilisation dépend des succès de la Ligue, et je suis d'avis que pour assurer ce succès, nous devons trouver le moyen d'obtenir l'opinion favorable du public en général. Je proposerai à cet effet qu'on s'adresse à la jeune génération, et qu'afin d'assurer l'influence de la Ligue, on fasse appel, dans tous les pays du monde, aux instituteurs des écoles primaires et supérieures, en leur demandant d'instruire leurs élèves sur tout ce qui concerne le travail de la Ligue.

L'honorable M. BELCOURT: Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je lui dirai qu'aujourd'hui même, dans la province de Québec, on adresse à tous les collèges et universités des lettres en français et en anglais et rédigées exactement pour rencontrer les vues que vient d'exprimer l'honorable sénateur. Je ne doute pas que le même travail va se faire ailleurs aussi.

L'honorable M. BEIQUE: Dans ces conditions, je n'ai rien à ajouter.

L'honorable M. CASGRAIN: Ces honorables messieurs n'ont plus rien à ajouter, mais moi j'ai beaucoup à dire sur ce sujet; et n'étant pas préparé à parler ce soir, je propose que le débat soit ajourné à mardi prochain, car j'ai un grand nombre d'excellents renseignements à donner sur certains aspects de la question qui ont été voilés avec soin par les orateurs précédents.

L'honorable M. DANIEL: Je ferai remarquer à la Chambre que mardi prochain étant un jour de congé, l'honorable sénateur pourrait demander l'ajournement du débat à mercredi.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est ce qui arrivera automatiquement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il n'y a pas de raison pour attendre à mercredi; nous pouvons siéger un jour le congé.

L'honorable M. CASGRAIN: La Chambre des Communes siégera mardi, à 8 heures du soir, parce qu'il y a, je crois, une cérémonie dans l'après-midi.

Le débat est ajourné.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable M. HEWITT BOSTOCK.

Séance du mercredi, 28 mai 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

IMPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE ET TARIF PREFERENTIEL

INTERPELLATION

Par l'honorable LORNE C. WEBSTER:

Il donne avis qu'il demandera au gouvernement:

De produire une liste des principaux articles importés de la Grande-Bretagne au Canada durant l'exercice financier de 1923, et qui ont bénéficié du tarif de préférence.

1. Quelle était la valeur de ces articles?
2. A combien se sont élevés les droits perçus sur ces articles?
3. A combien se seraient élevés les droits sur ces mêmes articles, sans ce tarif de préférence, ou si le tarif général avait été appliqué?
4. Et qu'il demandera aussi la production d'une liste des articles sur lesquels le tarif de préférence a été relevé ou abaissé directement ou indirectement, par le budget du présent exercice.

L'honorable M. DANDURAND: Réservé.

L'honorable M. DAVID: Le leader du gouvernement voudra-t-il me dire quand il pourra donner à la Chambre la réponse à l'interpellation de l'honorable représentant de Stadacona (l'honorable L. C. Webster), car je désire ne pas présenter ma motion avant d'obtenir ces renseignements.

L'honorable M. DANDURAND: Je puis dire à mon honorable ami que j'ai reçu du ministère des Douanes, je crois, une lettre, que je n'ai pas ici, et qui m'informe que cet avis d'interpellation devrait être changé en demande de documents, vu le volume de renseignements voulus et le temps qu'il faudra pour les chercher. Je regrette de n'avoir pas apporter cette lettre avec moi. Je l'apporterai demain; je la lirai et je demanderai de changer cette interpellation en demande de documents.

L'honorable M. CASGRAIN: Mon honorable ami sait qu'il faut beaucoup de temps pour se procurer ces documents. Cette question se résume simplement à ceci: combien de droits ont été perçus sur les marchandises importées d'Angleterre en 1923? Et à combien se seraient élevés les droits sur ces articles articles, s'il n'y avait pas eu de tarif préférentiel? C'est tout ce que l'on veut savoir.

L'honorable M. DANDURAND: Il y a plus que cela. L'on désire une liste des articles les plus importants importés de la Grande-Bretagne sous le tarif préférentiel; la valeur de ces articles; les droits perçus sur ces articles et le montant qui aurait été perçu, s'il n'y avait pas eu de tarif préférentiel, ainsi qu'une liste des articles sur lesquels le tarif de préférence a été relevé ou abaissé par le budget du présent exercice.

L'honorable M. DAVID: Je ne sais que faire de ma motion. Je ne sais quand je la présenterai, si nous ne pouvons obtenir le renseignement demandé par mon honorable collègue de Stadacona (l'honorable L. C. Webster).

L'honorable M. CASGRAIN: A la prochaine séance.

L'honorable M. DAVID: Disons mercredi prochain.

L'honorable M. DANDURAND: J'aurai une entrevue avec le sous-ministre, et j'essaierai de savoir s'il ne peut nous donner plus tôt ces renseignements.

BILL DE DIVORCE

L'honorable M. BENNETT dépose le bill T4, intitulé: Loi pour faire droit à Dorothy Marie Robinson.

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Le Sénat reprend le débat ajourné le 22 mai sur la motion suivante de l'honorable M. Bennett:

Qu'un comité spécial de cette Chambre soit institué pour faire enquête et rapport, à différentes époques, sur:

(a) Les déclarations et les accusations que l'honorable J. D. Taylor a formulées dans cette Chambre, le 8 mai dernier, à l'égard de l'administration de la marine marchande du gouvernement canadien et des chemins de fer nationaux du Canada.

(b) L'acquisition de l'immeuble connu sous le nom d'"Hôtel Scribe", à Paris, France, ainsi que sur toutes les négociations, opérations et paiements s'y rapportant.

(c) L'emploi ou l'engagement d'un nommé Aronovici par ladite administration des chemins de fer nationaux du Canada, les services accomplis par lui, s'il en a accompli, et la commission, le traitement ou toute autre rémunération que lui a payée ladite administration, ou payée en son nom.

(d) Le système d'achat de fournitures devant servir ou se rapportant au réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

(e) Le dépôt par la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de $1,000,000 des deniers publics à la Home Bank du Canada, et le retrait de ce dépôt par ladite compagnie, au mois ou vers le mois de mai 1923.

(f) D'une façon générale, sur toutes choses qui, de l'avis du comité, découlent de la question susdite ou s'y rapportent, ou sur lesquelles le comité jugera à propos d'enquérir.

(g) Que cette enquête soit subordonnée à la condition qu'elle ne portera sur aucune affaire de service ou d'administration depuis le commencement de l'année 1924, si, de l'avis de l'administration dudit réseau, une enquête sur ces matières peut être préjudiciable aux biens ou au bon service du réseau.

(h) Que ledit comité soit composé des honorables messieurs.

(i) Que ledit comité soit autorisé à recueillir des témoignages sous serment d'assigner des témoins, de requérir la production de documents et de dossiers, et d'employer, pour ses écritures ou autrement, l'aide qu'il jugera nécessaire pour les fins de l'enquête.

L'honorable M. DANDURAND: Messieurs, l'honorable sénateur de Simcoe (l'honorable M. Bennett) a soulevé une question peut-être beaucoup plus importante et d'une portée beaucoup plus grande qu'il ne se le figure. Cependant, je devine l'origine de quelques-unes des informations qu'il possédait, lorsqu'il a fait une réserve dans les pouvoirs qu'il demandait au Sénat de donner au comité d'enquête projeté.

La question qui se présente à nous comporte le problème suivant: Qu'est-ce qu'un comité du Sénat ou de l'autre Chambre serait autorisé à faire dans une enquête sur les affaires de notre réseau national? C'est toute la question de la nationalisation qui se trouverait engagée dans cette enquête. On ferait le procès de la nationalisation. Sous quelles formes, par quelles méthodes, et dans quelle mesure le Parlement et le public peuvent-ils être tenus au courant des opérations du bureau de direction des chemins de fer nationaux et de la marine de commerce?

Mon honorable collègue ne propose pas d'enquêter sur certains faits en particulier. J'attire l'attention du Sénat sur l'alinéa d, dans lequel l'honorable sénateur propose de s'enquérir:

(d) Du système d'achat de fournitures devant servir ou se rapportant au réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

et l'alinéa f où il cite comme sujets d'enquête:

(f) D'une façon générale, sur toutes choses qui, de l'avis du comité, découlent de la question susdite ou s'y rapportent, ou sur lesquelles le comité jugera à propos d'enquérir.

La semaine dernière, j'ai suggéré à mes honorables collègues de profiter de la fin de semaine pour examiner les problèmes que

soulève la motion en discussion, lesquels firent l'objet d'un long débat à la Chambre des Communes dans le courant de la session de 1921.

Le très honorable M. Meighen, qui est actuellement le leader de l'opposition, était à ce moment-là chef du gouvernement et je dois dire que plusieurs de ses collègues qui étaient présents et qui votèrent dans la circonstance, sont aujourd'hui dans cette enceinte. Donc à la suite de deux longs débats, au cours desquels le sujet avait été examiné sous toutes ses faces, le très honorable M. Meighen, devant la difficulté qui confrontait la Chambre des Communes, ne peut faire plus que de proposer la résolution déjà lue par mon honorable collègue, mais que je vais relire encore: La voici:

Qu'un comité permanent des chemins de fer nationaux et de la marine marchande canadienne soit nommé pour la présente session et chargé d'examiner les questions suivantes:

(1) Quels sont ceux des renseignements relatifs à l'exploitation des chemins de fer nationaux et de la marine marchande canadienne par les soins du bureau administratif qu'il y aurait lieu, dans l'intérêt public, de communiquer au Parlement en réponse aux questions et aux motions tendant au dépôt de documents, ou autrement;

(2) Quand, par quelle méthode et dans quelles conditions ces renseignements devraient être communiqués, en tenant compte de la nécessité de porter à la connaissance du Parlement et du public tous les faits nécessaires pour arrêter une politique (finances comprises), et de placer le bureau administratif dans les conditions les plus propres à rendre sa gestion effective;

(3) Quel mode de vérification de comptes il convient d'adopter et quelle somme de détails on devra inclure dans le rapport annuel;

(4) Si ce comité doit être maintenu et pour quelles raisons il devrait l'être; et que pour les objets ci-dessus et pour tous autres objets que le comité jugera d'intérêt public, le rapport annuel du conseil d'administration lui soit soumis; et que ledit comité soit autorisé à requérir la présence de personnes, l'interrogation de témoins sous serment, le dépôt de documents et d'archives et à faire rapport lorsqu'il le jugera à propos.

Mes honorables collègues pourront voir que le premier ministre déclarait expressément qu'il n'était pas en mesure de définir les pouvoirs dont le Parlement devrait investir un comité d'enquête. Plus d'une fois il a expliqué pourquoi il avait des doutes et pourquoi il convenait de faire étudier l'ensemble de la question par un comité. C'est lui qui avait la responsabilité.

Le leader de l'opposition à l'époque, qui est aujourd'hui premier ministre, ne partageait pas tout à fait l'opinion de son très honorable collègue. Il proposa un amendement dans lequel était exprimé, en réalité, le même désir qu'on retrouve dans la motion de l'honorable sénateur de Simcoe. Il était ainsi conçu:

Que ce comité pourra connaître de toute question afférant d'une façon quelconque aux chemins de fer que le gouvernement possède ou contrôle, soit sous la direction du département des Chemins de fer et des Canaux,

ou d'une corporation dont le gouvernement est actionnaire—qu'il s'agisse ou non de la construction ou de l'exploitation—à compter du jour où le gouvernement a nommé un bureau de directeurs de la compagnie du chemin de fer Canadian Northern jusqu'aujourd'hui; et aussi connaître de toute question afférant d'une façon quelconque à la marine marchande du gouvernement canadien, soit du chef de la construction ou du service des navires, et que ce comité aura pouvoir de faire quérir papiers, personnes et archives, de retenir des conseillers et experts en matière de transport, et de faire de temps à autre tels rapports et recommandations qu'il jugera d'intérêt public.

Je dis que cet amendement du leader de l'opposition de l'époque énonçait pratiquement le principe même qui forme la base de la motion de mon honorable collègue. En effet l'honorable sénateur demande que ce comité fasse enquête d'une façon générale sur toutes choses qu'il jugera à propos d'examiner. Le champ d'investigation n'est nullement limité.

Il y avait un point, toutefois, sur lequel les deux leaders tombaient d'accord. Voici les paroles du premier ministre telles qu'elles sont rapportées à la page 1797 du hansard:

Je n'ai pas besoin de représenter à la Chambre qu'il ne conviendrait aucunement de charger un comité de s'enquérir de la capacité d'un fonctionnaire. Si nous le faisions nous aurions à abandonner tout espoir d'obtenir des fonctionnaires de taille à diriger une entreprise comme celle de la conduite de nos chemins de fer nationaux.

La responsabilité de nommer les directeurs doit appartenir au gouvernement et seulement au gouvernement, et nous ne devons pas exposer les fonctionnaires du chemin de fer agissant sous les ordres des directeurs à voir un corps quel qu'il soit reviser ce qu'ils font, sans raison spécifique. Autrement nous pouvons abandonner l'espoir d'avoir des fonctionnaires ou des directeurs à la hauteur de leurs fonctions.

Je n'ai pas besoin de dire que la tâche de diriger une administration de cette importance, entourée de toutes les difficultés qui s'attachent à une administration par l'Etat, n'a déjà rien de trop tentant; les honorables députés peuvent croire que la tâche de se procurer l'homme dont on a besoin pour chaque fonction est plus facile qu'elle n'est. C'est pourquoi, après avoir eu pendant plusieurs années l'expérience de ces difficultés, je dis à la Chambre en tout sérieux, que nous devons avoir soin d'être justes envers ceux à qui nous confions d'aussi graves responsabilités. Nous devons avoir soin de les mettre en état d'accomplir leur tâche de leur mieux. Nous devons avoir soin de ne pas compromettre les intérêts du pays en engageant la Chambre ou un comité de la Chambre dans une voie de nature à faire tort à l'entreprise ou à la direction.

Puis, vous avez la déclaration suivante du leader de l'opposition que vous trouverez à la page 1799:

Nous prétendons que c'est le devoir du gouvernement de donner les informations demandées par les membres du Parlement ou bien alors de prendre la responsabilité de les refuser. Il n'est pas obligé de donner les renseignements, mais s'il les refuse, il doit prendre la responsabilité d'un pareil refus.

Avant même d'entrer dans la discussion nous voyons que le leader de l'opposition de l'époque reconnaissait au gouvernement certains pouvoirs et certaines responsabilités. Le

gouvernement, vis-à-vis du public, représente la majorité des actionnaires; l'opposition, la minorité. La majorité agissant par l'entremise du gouvernement, a le droit de dire jusqu'à quel point elle peut donner des renseignements et elle en prend la responsabilité. En d'autres termes, le leader de l'opposition disait: J'ai le droit de demander et le gouvernement a le droit de refuser sous sa propre responsabilité.

Nous avons devant nous une demande d'enquête générale—car pour le moment, je limiterai mes remarques à cette partie de la motion.—Cette question a été débattue plus d'une fois à la Chambre des Communes où l'on était arrivé à la conclusion qu'il fallait faire délimiter le champ d'enquête par un comité.

J'ai cherché quelles devraient être les rapports entre les représentants du peuple et la direction des chemins de fer de l'Etat. J'ai dit, au cours de la session dernière ou celle d'avant, peut-être, qu'il faudrait trouver une méthode permettant au Parlement d'être tenu suffisamment et comme il faut au courant. Si je me rappelle bien, j'avais cité l'exemple des commissions parlementaires de France qui ont le droit de convoquer un ministre et se renseigner, à huis clos, sur les affaires importantes de l'Etat. J'avais cité la commission des affaires étrangères devant laquelle le ministre est obligé de se présenter et d'exposer tout ce qui se passe. Tous les groupes de la Chambre des députés sont représentés dans cette commission. Ce sont les représentants les plus autorisés qui se chargent d'interroger le ministre, à huis clos. La même méthode s'applique aux autres départements. De cette façon la Chambre des députés obtient ses renseignements directement. Je ne sais pas comment on procède au sénat français.

D'après moi—c'est une opinion personnelle—il faudra instituer un organisme quelconque pour assurer le public que ce chemin de fer national n'est pas administré par un pouvoir autocratique et sans contrôle parlementaire. Je suggère un comité nommé par les représentants du peuple qui sont actuellement répartis en trois groupes principaux, à raison de six délégués par groupe pour faire partie de la commission des chemins de fer et de la navigation. Tous les ans les représentants des chemins de fer nationaux et de la marine de commerce seraient convoqués par ce comité et là on les interrogerait sur leurs bilans et sur les opérations de leurs divers services. Cela se passerait à huis clos, absolument comme pour le conseil d'administration d'une société particulière. S'il arrivait qu'un membre du comité trouvât quelque chose d'irrégulier qui dut être dénoncé publiquement, il aurait le droit de demander que la chose soit discutée à une séance publique du comité, ou encore de soulever la question à la Chambre. Ma suggestion aurait cet avantage que pas un membre du parlement conscient de sa responsabilité ne ferait une dénonciation publique devant la Chambre, avant d'avoir contrôlé les faits. Il se renseignerait comme il faut avant de faire part au public et au Parlement de l'objet de ses griefs. Du comité, il s'adresserait au Parlement, s'il jugeait de son devoir de rendre la chose publique après renseignements pris.

Faute d'un pareil organisme, on risque d'avoir la dénonciation avant l'enquête, comme l'ont fait nos honorables collègues de New Westminster (l'honorable M. Taylor) et de Simcoe (l'honorable M. Bennett), et cela au grand détriment de l'entreprise, si les accusations sont mal fondées. Que voyons-nous aujourd'hui? Voici une entreprise, représentant deux milliards de dollars, exposée aux attaques du premier venu. Il me semble que c'est un objet un peu trop précieux pour jouer avec.

L'honorable M. TAYLOR: Que mon honorable collègue me permette. Il dit que je dénonce sans enquête. Voudrait-il avoir l'obligeance d'ajouter que pendant quinze mois j'ai imploré la direction du chemin de fer de faire une enquête?

L'honorable M. DANDURAND: Je vais y arriver et je crois pouvoir répondre, sinon à la satisfaction de mon honorable collègue, du moins à celle d'un très grand nombre d'entre nous. L'honorable sénateur de Simcoe a dit le fond de sa pensée. Il ne se préoccupe pas des résultats.

L'honorable M. BENNETT: Je prierai l'honorable sénateur de vouloir bien retirer ces paroles. Oui, je me préoccupe des résultats ou plutôt d'un seul et c'est qu'on recherche la vérité pour le bien du Canada et pour le bien d'un gouvernement convenable et honnête.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue parle encore de bon gouvernement. Il oublie de faire une distinction entre la direction des chemins de fer nationaux à qui l'on a donné carte blanche et le Gouvernement actuel. Voilà son idée.

L'honorable M. BENNETT: Alors permettez-moi d'ajouter: et de la bonne et honnête administration des chemins de fer nationaux et de la marine de commerce.

L'honorable M. DANDURAND: Si mon honorable collègue ne visait que cela, je n'aurais aucune objection, sauf quant à la méthode que l'honorable sénateur emploie pour atteindre son objectif.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Que suggérez-vous?

L'honorable M. DANDURAND: Je vais le dire, si mon honorable collègue veut patienter un instant. Je viens justement de suggérer un moyen de se renseigner avant de porter les accusations devant le Parlement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais il n'existe pas de tribunal de ce genre-là.

L'honorable M. DANDURAND: Non, mais le très honorable M. Meighen lorsqu'il était premier ministre a suggéré de nommer un comité. Mon honorable collègue dit que c'était à la fin de la session. Il fait erreur: C'était au commencement d'avril, en 1921. La proposition a été mise aux voix et le comité n'a pas été institué. Or, je suis d'avis que le moment est venu d'instituer un comité d'étude. Je donne cette idée pour ce qu'elle vaut.

Est-ce que des dénonciations comme celles que nous avons entendues ne sont pas de nature à déprimer, à décourager et à abaisser le moral de tout le personnel des chemins de fer nationaux?

L'honorable M. BENNETT: Non, non.

L'honorable M. DANDURAND: N'ont-elles pas pour effet de créer une mauvaise impression? Nous sommes tous supposés travailler avec enthousiasme pour le bien du réseau, et voilà que mon honorable collègue de New-Westminster vient ici lancer ces accusations. Aussitôt, les journaux à sensation et d'autres rapportent ces accusations de "gredinerie" contre la compagnie des chemins de fer nationaux. Après le discours de l'honorable sénateur de Simcoe, la semaine dernière, nous avons vu les journaux publier sur deux colonnes des titres comme celui-ci: La corruption règne en maîtresse dans la compagnie des chemins de fer nationaux. Pourtant, messieurs, c'est notre propre bien. Nous reconnaissons tous qu'en raison des deux milliards de dollars qu'on a placés dans cette compagnie, l'avenir du pays est lié à celui de ce formidable actif, ou plutôt de ce formidable passif que nous avons. N'y a-t-il pas beaucoup de gens qui pensent que si la direction de cette entreprise échouait, le pays serait lui-même voué à un échec?

Je vous le demande: Est-ce que les actionnaires de la compagnie du Pacifique-Canadien, attaqueraient ainsi leur bien? Voyons un peu ce que ferait un actionnaire du Pacifique-Canadien, et je mentionne cela parce que l'honorable leader du parti conservateur (sir James Lougheed) a cité cette compagnie comme exemple, lorsqu'il discutait sur les embranchements l'autre jour: Voici ce qu'il disait à ce sujet:

> On devrait, pour l'étude de ces projets, adopter un modèle qui serait celui que n'importe quelle compagnie privée adopterait. Ainsi, si la compagnie du Pacifique-Canadien ne voulait pas construire ces embranchements, en supposant qu'ils dépendraient de son réseau, le gouvernement canadien ne devrait pas les faire construire lui non plus.

C'est un modèle que j'accepte. Or, examinons la motion que mon honorable collègue a fait inscrire au feuilleton. J'ai déclaré qu'elle était générale, illimitée, qu'elle visait tout ce que le comité jugera à propos d'examiner.

L'honorable M. BENNETT: Veuillez lire l'alinéa g.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, sauf l'administration de l'année courante. Voyons quel sont les sujets particuliers contenus dans cette motion. Il y a d'abord les accusations de l'honorable sénateur de New-Westminster (L'honorable M. Taylor) relatives à la marine de commerce et aux chemins de fer nationaux. Mon honorable collègue a dénoncé certaines irrégularités qu'il a signalées aux administrateurs du réseau.

L'honorable M. BENNETT: Et elles continuent toujours.

L'honorable M. DANDURAND: Le président a pris connaissance de ces accusations et a fait faire une enquête par ses hauts fonctionnaires, c'est-à-dire en suivant la voie régulière. Mais mon honorable collègue de New-Westminster n'est pas satisfait de leurs conclusions. Or, je lui ferai remarquer que le président du réseau doit se fier à ses adjoints tant qu'ils n'ont pas été trouvés indignes de sa confiance. L'honorable sénateur de New-Westminster, ayant insisté, a reçu une lettre du président, qu'il nous a lue et dans laquelle le président s'exprime à peu près dans ces termes: "Je suis fatigué d'entendre ces récriminations et ces accusations du littoral du Pacifique. Je vais envoyer l'avocat de la compagnie, M.R.H.M. Temple, qui est à Winnipeg, pour faire une enquête". Si j'en crois les renseignements que notre honorable collègue nous a fournis, cette enquête commença le 27 mars. M. Temple était assisté de M. E. F. Haffner, de la société Munson, Allan, Laird Davis, Haffner et Hobkirk. Je ne connais aucun de ces messieurs, mais je suppose que la société jouit d'une haute réputation à Winnipeg.

Mon honorable collègue de New-Westminster dit qu'il a eu un long entretien avec M. Temple, à qui il a signalé les différents sujets d'enquête, en même temps qu'il lui remettait des déclarations assermentées à l'appui de

chaque accusation. Il nous a dit qu'il avait aidé M. Temple autant qu'il avait pu et qu'il lui avait fourni tous les renseignements qu'il avait pu recueillir.

Ces accusations, dont il a assumé la responsabilité, se rapportaient à l'administration de la marine de commerce. Ce qui me surprend, c'est que mon honorable collègue, après avoir déclaré qu'il n'avait aucun reproche à faire à l'enquêteur, vient nous répéter toutes ces accusations, quand il sait que M. Temple est en train de les examiner et qu'il est sur le point de faire un rapport. Voilà ce qui dépasse mon imagination. M. Temple est revenu à Winnipeg, où il est en train de préparer son rapport et, malgré tout, mon honorable collègue, sans exprimer le moindre désir d'arriver à une conclusion—car il ne demande pas d'instituer un comité d'enquête—vient raconter tout cela ici. Je dis que c'est agir inconsidérément, et même injustement.

L'honorable M. TAYLOR: Que mon honorable collègue veuille bien me permettre. M. Temple avait terminé son enquête et avait quitté Vancouver avant que j'eusse ouvert la bouche.

L'honorable M. DANDURAND: A plus forte raison. Si M. Temple avait quitté Vancouver, pourquoi mon honorable collègue ne pouvait-il pas attendre son rapport?

L'honorable M. TAYLOR: Ne l'avez-vous pas encore?

L'honorable M. PARDEE: Il est en route.

L'honorable M. DANDURAND: Mais l'honorable sénateur a porté ses accusations il y a deux semaines.

L'honorable M. ROBERTSON: Qu'on me pardonne si je m'interpose. Si je me rappelle bien les paroles de l'honorable sénateur de New-Westminster, il se plaignait de ce que l'enquêteur, M. Temple, n'avait pas convoqué les témoins qui auraient pu prouver l'exactitude des accusations.

L'honorable M. DANDURAND: Oh, non.

L'honorable M. ROBERTSON: Et l'honorable sénateur de New-Westminster pensait que l'enquête ne pourrait donner aucun des résultats qu'il attendait c'est pourquoi il jugeait nécessaire d'employer une autre façon de procéder.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur de New-Westminster n'a pas dit que M. Temple avait refusé de poursuivre l'enquête suivant ses directives, ni qu'il avait refusé d'entendre certains témoins.

L'honorable M. TAYLOR: J'ai non seulement dit que M. Temple avait négligé de convoquer des témoins importants, mais je lui ai écrit avant la clôture de l'enquête et, dans sa réponse, il admet que c'est exact.

L'honorable M. CASGRAIN: A-t-il refusé d'entendre les témoins que vous avez produits?

L'honorable M. TAYLOR: Non. Je n'ai pas produit de témoins.

L'honorable M. CASGRAIN: Vous auriez dû.

L'honorable M. TAYLOR: J'étais à Ottawa. L'avocat avait reçu l'ordre de faire l'enquête un mois avant que je vienne ici; mais il avait retardé jusqu'au jour même de mon départ et lorsque je suis revenu, un mois après, il a refusé de discuter avec moi sur ce qui s'était passé dans l'intervalle et de me donner une idée des résultats de l'enquête.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue avait communiqué à l'enquêteur tous les renseignements qu'il possédait.

L'honorable M. TAYLOR: Certainement, et l'enquêteur, en reconnaissance, a refusé de me faire connaître les résultats de l'enquête.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable collègue le saura quand le rapport sera fait.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si jamais il est fait.

L'honorable M. TAYLOR: Il me semble le voir maintenant.

L'honorable M. MURPHY: Il n'est pas encore ici.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne vois pas comment mon honorable collègue pourrait deviner ce qu'il contient, à moins qu'il ne veuille essayer de mal disposer ses collègues envers M. Temple. Je ne connais pas M. Temple, mais si c'est un avocat respectable, il s'offensera certainement de ce qu'on l'accuse d'avoir manqué à son devoir. Mais c'est d'après son œuvre que nous le jugerons.

L'honorable M. PLANTA: L'honorable sénateur sait-il si les dépositions ont été faites sous serment?

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai aussi bien de traiter cette question dès maintenant. Sir Henry Thornton a fait rapport à l'honorable sénateur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor) de l'enquête qui devait avoir lieu; il lui a dit comment on entendait procéder; il lui a indiqué la façon dont l'enquête serait annoncée dans les journaux,

et comment tous les accusateurs seraient convoqués par la voie de la presse à comparaître devant l'enquêteur, à une date déterminée.

L'honorable M. TAYLOR: Cela n'a pas été fait.

L'honorable M. DANDURAND: On m'informe du contraire.

L'honorable M. TAYLOR: Eh bien, on ne l'a pas fait. Je déclare positivement qu'il n'y a pas eu d'annonce.

L'honorable M. DANDURAND: Dans tous les cas, si on ne l'a pas fait, on est sûr que M. Temple possédait tous les renseignements que mon honorable collègue lui avait donnés, en même temps que les déclarations assermentées et autres documents. Par conséquent, M. Temple était au courant des accusations.

L'honorable M. DAVID: L'honorable sénateur peut-il me dire les sujets sur lesquels M. Temple a fait son enquête et son rapport? Etait-ce tous les sujets mentionnés dans la motion?

L'honorable M. DANDURAND: Il est supposé avoir enquêté sur toutes les accusations dont l'honorable sénateur de New-Westminster avait été saisi. Il dit clairement qu'il a tout confié à l'enquêteur et qu'il a fait de son mieux; l'enquêteur devait donc être parfaitement bien informé.

Maintenant, on me demande si les témoignages ont été donnés sous serment. Le département m'informe que non, mais depuis on m'a informé que oui. Peu importe.

L'honorable M. TAYLOR: Je peux dire à mon honorable collègue qu'ils n'ont pas été donnés sous serment.

L'honorable M. DANDURAND: Alors, s'il en est ainsi, mon honorable collègue le voulait bien.

L'honorable M. TAYLOR: Non, non; on m'avait promis que les témoins seraient assermentés.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue ne l'a jamais dit et le dossier n'en fait pas mention.

L'honorable M. TAYLOR: Non, mais que l'honorable sénateur veuille bien me permettre. Je regrette de l'interrompre, mais je ne veux pas être mal interprété. D'après une lettre dont j'ai donné lecture la dernière fois que nous avons discuté cette question, on a retardé l'enquête de trois mois, pour obtenir, paraît-il, l'autorisation d'assermenter les témoins. On l'a retardée de douze mois et, malgré cela, les témoignages n'ont pas été donnés sous serment.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: M. Temple est un simple citoyen et il ne pouvait pas interroger sous serment.

L'honorable M. DANDURAND: C'est aussi mon impression, à moins que la loi des chemins de fer ne donne cette autorité à un commissaire enquêteur.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne connais aucune disposition qui autorise un fonctionnaire du réseau à interroger des témoins sous serment.

L'honorable M. DANDURAND: Moi non plus. Mais je veux dire ceci: si, dès le début, lorsque M. Temple a été désigné, mon honorable collègue m'avait demandé dans cette enceinte ou qu'il eût écrit au président pour demander qu'on institue une commission royale, je tiens du président de la compagnie que le commissaire enquêteur aurait été investi des pouvoirs nécessaires. Après avoir entendu le discours de mon honorable collègue, je m'étais dit que le point faible de l'enquête provenait peut-être de ce que M. Temple ne jouissait pas des pouvoirs d'un commissaire royal. Ignorant que M. Temple revenait ou du moins qu'il avait quitté Vancouver—chose que l'honorable sénateur semblait savoir à l'époque, mais qu'il n'a pas communiquée au Sénat—j'avais cru de mon devoir de signaler les remarques de notre honorable collègue à l'attention du président de la compagnie. Je lui disais que s'il demandait au gouvernement de donner à M. Temple les pouvoirs nécessaires pour convoquer et interroger les témoins sous serment, cela lui serait accordé. Or, sir Henry Thornton a demandé effectivement que ces pouvoirs soient accordés à M. Temple. Apparemment, il ne savait pas que M. Temple avait quitté Vancouver. J'avais vu le ministre des Chemins de fer qui m'avait dit: "J'avais reçu une demande de commission royale pour M. Temple et j'avais préparé le décret, mais j'ai appris que M. Temple est en route pour revenir à Winnipeg."

Dans ces circonstances, et étant donné que l'enquêteur a déjà des témoignages qui constituent un dossier de 2,000 pages, je ne pense pas que le Sénat ou la Chambre des Communes aient l'idée de faire venir des témoins de l'autre extrémité du pays pour les interroger sur ces accusations, avant que M. Temple ait présenté son rapport. Et j'ajouterai, tellement je doute que le Sénat entreprenne une enquête sur les affaires de Vancouver, que si le rapport de M. Temple n'est pas jugé suffisant, on instituera une commission royale. Je suis autorisé par sir Henry Thornton à affirmer

qu'il la demandera lui-même, et je suis également autorisé à dire que sa demande sera acceptée. Par conséquent, si l'enquête faite par M. Temple, et dont le dossier couvre actuellement plus de 2,000 pages, n'est pas jugée satisfaisante, au lieu de désorganiser tout le service à Vancouver en faisant venir les fonctionnaires de là-bas, nous aurons une commission royale qui sera investie des pouvoirs nécessaires et qui, j'espère, commandera le respect de mon honorable collègue. S'il ne veut pas qu'on choisisse le commissaire parmi ses propres compatriotes de Colombie-Anglaise, on pourra le prendre ailleurs et l'affaire sera examinée à fond.

J'ai dit que mon honorable collègue avait porté deux genres d'accusations. Les unes se rapportent à des événements au sujet desquels il a fait lui-même des recherches et dont il peut personnellement garantir qu'ils méritent au moins d'être examinés. Celles-là, il affirme qu'elles sont bien fondées. Mais il en a fait d'autres dont il ne prend pas la responsabilité. Il dit que la veille du jour où il a fait son discours, un membre de la Chambre des Communes lui a remis un dossier concernant une enquête faite par un employé du réseau national, à la demande d'un de ses chefs, relativement à certaines accusations portées par quelqu'un de Vancouver. L'honorable sénateur a cité un tas de choses qu'il a puisées dans ce dossier, mais il n'en a pas pris la responsabilité. Et c'est ce dossier anonyme, qu'il croit être la copie exacte d'une dossier officiel, qu'il a lancé au Sénat et au public.

Pourquoi cette dénonciation au Parlement, cette double dénonciation? La première se rapportait à des accusations qui ont été examinées par un homme qui jouit de l'estime de ses concitoyens, et qui s'est élevé au poste d'avocat régional de la compagnie des chemins de fer nationaux. Je ne le connais pas, mais les honorables représentants du Manitoba le connaissent. En ne lui permettant pas de terminer sa mission une fois l'enquête finie, et en faisant ces dénonciations publiques, on semble suspecter sa bonne foi, son honnêteté et son honneur. Voici un dossier contenant un rapport d'un employé congédié. Mon honorable collègue a-t-il réfléchi au tort qu'il pouvait causer aux personnes ainsi accusées dans un rapport qui ne donne qu'une seule version?

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable sénateur conteste-t-il le dossier?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne le conteste pas, mais je dis qu'il contient les rapports d'une seule partie, tandis que les autres parties accusées n'ont pas eu l'avantage de se défendre. Et ce sont ces accusations qu'il lance au public.

L'honorable M. TAYLOR: Sir Henry Thornton a eu ce dossier pendant neuf mois et les personnes accusées ont eu le temps de se défendre.

L'honorable M. DANDURAND: A part cela, mon honorable collègue a admis dans cette enceinte que M. Temple avait eu le dossier en mains. Par conséquent, on ne pouvait pas accuser sir Henry Thornton de négligence, car il avait remis le dossier à M. Temple, en le priant de faire une enquête sur les accusations qu'il contenait. Mon honorable collègue lui-même a dit: "Je ne le savais pas, mais maintenant je me rappelle que M. Temple m'avait dit: Je m'occupe maintenant du dossier Watson." Voilà les propres paroles de mon honorable collègue.

Quelle excuse un membre du Parlement, qu'il siège au Sénat ou aux communes, peut-il invoquer pour répandre de pareilles accusations, alors qu'il y a un enquêteur en train de les examiner? Je dis que l'honorable sénateur a eu tort de jouer ce rôle là. Il a eu tort de soulever cette question avant que M. Temple dépose ses conclusions.

Je ne connaissais point les personnes dont il s'agit; mais mon honorable collègue sait parfaitement bien que je suis à son service, en ma qualité de ministre de la Couronne, et s'il m'avait fait part de quoi que ce soit d'irrégulier, d'injuste ou de désagréable, j'aurais essayé d'y remédier. S'il m'avait informé, dès le début, qu'il n'était pas satisfait de M. Temple ou bien qu'il fallait lui confier les pouvoirs d'une commission royale, la chose lui aurait été accordée dès le début de l'enquête, comme elle le sera demain.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable collègue veut-il nous dire ce qu'il entend par "demain"?

L'honorable M. DANDURAND: Il obtiendra une commission royale...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Qui?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue de New-Westminster, si cette enquête de M. Temple est jugée insuffisante. Peut-on imaginer un actionnaire du C.P.R. agissant de cette façon envers sa compagnie? Je vous le demande.

L'honorable M. TAYLOR: Peut-on imaginer un directeur du C.P.R. agissant de cette façon envers ses actionnaires?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue soulève maintenant une question très importante, qui suit celle que nous discutons. Si un actionnaire du C.P.R. pensait avoir découvert une situation méritant d'être corrigée, je dis que la seule ligne de

conduite serait d'agir comme l'a fait mon honorable collègue au début, c'est-à-dire d'exposer les faits au bureau de direction de la compagnie, et celui-ci aurait pris des dispositions pour faire faire une enquête par la voie ordinaire, tout comme l'a fait le président du réseau national. Pensez-vous qu'un directeur ou un actionnaire du C.P.R. irait crier sur les toits que sa compagnie est un nid de voleurs avant qu'on ait fait le rapport qu'il avait demandé. Si cet actionnaire du C.P.R. était éconduit par le bureau de direction et qu'il ne put espérer changer ce bureau à la prochaine assemblée annuelle, il ne lui resterait qu'une seule chose à faire, c'est de s'adresser aux tribunaux. Il ne pourrait pas venir devant cette Chambre ou l'autre s'exténuer à faire assaut d'accusations qu'on serait en train d'examiner.

L'honorable sénateur de New-Westminster (L'honorable M. Taylor) a dit—il l'a répété il y a un instant qu'il n'était pas satisfait parce qu'on n'avait pas donné à M. Temple les pouvoirs nécessaires pour convoquer et assermenter les témoins. Je réponds que M. Temple aurait pu être investi de ces pouvoirs, si quelqu'un les avait demandés.

Voilà donc un des sujets sur lesquels l'honorable sénateur de New-Westminster nous a fait un long discours. L'affaire est à l'heure actuelle entre les mains de M. Temple dont nous attendons le rapport qu'il a préparé de concert avec un autre avocat. Pourtant nous avons eu cet exposé de mon honorable collègue au sujet d'une demande de document concernant un certain bateau. J'ai eu beau faire des efforts d'imagination pour m'expliquer pourquoi mon honorable collègue avait jugé à propos de faire ces déclarations avant que le rapport fut communiqué à la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens et à la Chambre, j'en cherche encore la raison.

L'honorable M. TAYLOR: L'avez-vous demandée?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne vois que les faits. Un commissaire a fait une enquête et il est en train de préparer son rapport. Mon honorable collègue lui a remis tous ses renseignements et avant que ce commissaire ait rédigé son rapport, surgissent les dénonciations. Je dis que ce n'est pas juste, ni pour les personnes accusées, ni pour l'enquêteur.

Il y a une autre clause dans la motion que nous discutons: c'est celle qui demande une enquête sur:

Le dépôt par la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens de $1,000,000 des deniers publics à la Home Bank of Canada, et le retrait de ce dépôt par ladite compagnie, au mois ou vers le mois de mai 1923.

A cela je réponds que le Gouvernement a institué une commission royale pour enquêter sur tous les faits se rapportant à la Home Bank, y compris ceux-là. Le major Graham Bell, qui faisait partie du conseil d'administration du réseau national, a comparu devant cette commission, de même que le trésorier général de la compagnie. Les témoignages rendus jusqu'ici permettent de juger les raisons qui ont poussé la direction—sir Henry Thornton, si vous voulez et M. Graham Bell—à faire ce dépôt.

Sir Henry Thornton a déclaré qu'on lui avait demandé de confier une partie des affaires bancaires de la compagnie à la banque en question comme il le faisait pour les autres et qu'il avait prié le major Bell d'examiner la proposition et d'y donner suite, si elle était jugée satisfaisante. Le major Bell, agissant en conséquence, décida d'ouvrir un crédit ou de faire un dépôt à la banque. Personne, au mois de mai, ne soupçonnait que la Home Bank était dans la situation qui fut ensuite révélée. Donc, le dépôt fut effectué, et on doit être heureux d'apprendre qu'il fut retiré quelques jours après. Le major Bell explique pourquoi il a retiré les fonds. Quant à sir Henry Thornton, il déclare qu'il ne savait même pas que les fonds avaient été déposés ou retirés. Il attendait un rapport du major Bell; mais ce dernier n'en avait pas fait, justement parce que les fonds avaient été retirés.

L'honorable M. BENNETT: Mon honorable collègue peut-il nous donner des preuves à l'appui des déclarations du président? Parle-t-il d'après un document ou d'après la déclaration même du président?

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais que les lettres de sir Henry Thornton en faisaient foi.

L'honorable M. BENNETT: Quelles lettres? Il n'y avait aucune lettre de sir Henry Thornton devant la Commission.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue n'en a-t-il pas lu une lui-même?

L'honorable M. BENNETT: J'ai cité une déclaration publiée par un journal, laquelle contredit le major Bell.

L'honorable M. DANDURAND: Alors si je ne l'ai pas lu dans les journaux, ni dans les dépositions faites devant la commission royale, je dois le tenir de la bouche même du major Graham Bell. Voilà les faits: D'abord on a déposé un million; ces fonds ont été retirés quelques jours après et la raison du retrait a été indiquée par celui là même qui

l'a ordonné: le major Graham Bell. Je suppose qu'il en prend la responsabilité et alors pourquoi instituer une deuxième enquête, lorsqu'il y en a déjà une non terminée?

L'honorable M. BENNETT: Que mon honorable collègue veuille bien lire attentivement ce que j'ai dit; il s'apercevra que je me plains de ce qu'on n'a pas interrogé tous les témoins. Ainsi, dans les dépositions, il est question de M. Ruel et d'un autre personnage du nom de Ross, qui ont d'importantes dépositions à faire. Pourquoi ne les a-t-on pas convoqués? Voilà un actionnaire du chemin de fer National-Canadien qui est au courant d'un fait excessivement intéressant pour les autres actionnaires, autrement dit pour le public canadien, à savoir qu'on a déposé un million de dollars dans une banque—il se trouve que c'est la Home Bank—et qu'on l'a retiré peu de jours après. Mon honorable collègue insiste sur le fait que les fonds n'étaient pas en danger, mais qu'on les a retirés, trompant ainsi le public. Voilà son principal argument.

L'honorable M. BENNETT: Et trompant les actionnaires et autres personnes ayant des intérêts dans la Home Bank, quant à la situation réelle de la banque à la fin du mois. L'honorable sénateur ne peut pas nier cela. C'est une question d'ordre moral et il ne s'agit pas de savoir si les fonds ont été retirés.

L'honorable M. DANDURAND: Quant au point de vue moral, je me suis rendu compte que dans certaines institutions de moindre importance on avait l'habitude étrange, exceptionnelle et répréhensible de surveiller le total des dépôts à la fin de chaque mois et d'essayer de ne faire retirer les gros dépôts qu'au commencement du mois suivant, afin que le rapport de fin de mois accuse un chiffre élevé. Cette habitude existe apparemment dans certaines petites institutions, mais j'espère bien que c'est l'exception. Mon honorable collègue a dû apprendre que le secrétaire provincial du gouvernement d'Ontario, il y a quelques années, a admis devant un comité de la législature à Toronto qu'il avait fait la même chose et qu'il avait aidé la Home Bank en déposant des fonds à une fin de mois.

L'honorable M. BENNETT: Je défie l'honorable sénateur de produire un seul témoignage de M. McGarry à l'appui de ce qu'il vient de dire, à savoir que M. McGarry avait déposé des fonds à la Home Bank pour l'aider financièrement. M. McGarry a dit dans sa déposition que lorsqu'il était trésorier, on lui avait demander de confier à la Home Bank une partie des fonds de la province et il ne s'en est pas caché. Il a ajouté dans sa déposition faite sous serment qu'il y avait des directeurs de la banque qui étaient catholiques romains et qu'il connaissait bien. Voici ses paroles:

> Je savais que c'était une institution catholique romaine et je n'ai rien à regretter en disant que je lui ai donné le même avantage qu'aux autres banques.

Mais quant à la question qui nous occupe, je défie mon honorable collègue de prouver que M. McGarry ait dit qu'il avait donné de l'argent à la banque pour lui permettre de traverser sa fin de mois.

L'honorable M. DANDURAND: J'accepte la déclaration de mon honorable collègue. On m'avait dit—je ne l'avais pas lu—que la chose se pratiquait dans certains milieux.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Peut-être est-ce l'honorable M. Smith dont mon honorable collègue veut parler.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Une confusion de noms, c'est tout.

L'honorable M. DANDURAND: Nous connaissons donc les faits principaux qui se rapportent aux affaires du réseau national.

L'honorable M. BENNETT: Avant que l'honorable sénateur passe à autre chose, veut-il avoir l'obligeance d'expliquer ceci, qui se trouve dans les dépositions faites sous serment...

L'honorable M. CASGRAIN: Les dépositions faites sous serment?

L'honorable M. BENNETT: Oui, dans l'enquête dirigée par le juge McEwen:

> M. Yates, trésorier général des chemins de fer nationaux a informé le soussigné, ce matin, qu'il nous remettra, pas plus tard que mardi, un dépôt de $1,000,000. qui sera retiré le 2 juin, et nous vous prions de ne pas tirer sur ce dépôt. M. Gough, notre vice-président, s'est entendu avec M. Yates à ce sujet.

L'honorable sénateur peut-il nous expliquer pourquoi ces fonds sont restés là intacts?

L'honorable M. DANDURAND: Par qui la lettre est-elle signée?

L'honorable M. BENNETT: M. Yates a traité avec la banque dans un seul but, celui de tromper le public.

L'honorable M. DANDURAND: Il n'y a pas de doute que les fonds ont été déposés, puis retirés.

L'honorable M. BENNETT: Et le public a été trompé.

L'honorable M. DANDURAND: Le public n'a guère été trompé à la fin de mai. L'institution a fermé ses portes, je crois, au mois de d'août.

Les faits sont là, mais je ne pense pas que le public s'intéresse suffisamment au chiffre des dépôts pour savoir si, à la fin du mois, il y a quelques centaines de milliers de dollars de plus ou de moins. Si on examinait de mois en mois la fluctuation des dépôts dans les quatorze banques autorisées, on verrait qu'il y a quelquefois des mouvements de fonds assez sensibles, mais cela n'affecte pas le public, à moins que ce ne soit trop accentué.

L'honorable M. GORDON: Il y a contradiction entre la version de sir Henry Thornton et celle de M. Graham Bell. Ce dernier, dans son témoignage, nous laisse entendre que lorsque le dépôt a été effectué, on a fixé la date à laquelle les fonds devaient être retirés. Sir Henry Thornton, dans sa lettre, déclare qu'il a ordonné de retirer les fonds, lorsqu'il a su que M. Gough était vice-président de la Home Bank. Je ne comprends pas encore pourquoi on aurait eu besoin de retirer les fonds, simplement parce que M. Gough avait des intérêts dans la banque?

L'honorable M. DANDURAND: Naturellement, je ne peux pas entrer dans ces détails, car il y a une commission royale pour les examiner. Mais même si nous les tirions au clair et que nous examinions minutieusement les déclarations faites au sujet de ce dépôt, mon honorable collègue pense-t-il que ce serait à l'avantage des chemins de fer nationaux? Nous connaissons les faits principaux. La commission royale peut continuer son enquête et interroger les témoins en question, si elle le juge à propos. Mais pour le bien de l'administration des chemins de fer nationaux, je me demande à quoi servirait de nommer un comité du Sénat dont l'enquête ne serait qu'une répétition de celle que poursuit la commission royale.

L'honorable M. BENNETT: Mon honorable collègue doit tenir compte d'une chose, c'est que le comité du Sénat convoquerait les gens qui ont participé à l'opération. M. Ruel y était mêlé; M. Ruel jure qu'il connaissait tout et M. Ross, par sa lettre, prouve bien qu'il était, lui aussi, au courant. Ils n'ont pas déposé devant la commission royale.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue a-t-il l'intention de demander que ces messieurs, le major Bell, M. Ruel et sir Henry Thornton, soient remerciés de leurs services? Sinon, à quoi servirait de les faire comparaître devant un comité d'enquête du Sénat, alors qu'il y a une commission royale qui peut enquêter sur tous ces faits?

L'honorable M. BENNETT: Le public a intérêt à savoir toute la vérité.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, il y en a dans le public qui ont le désir malsain de discréditer et de noircir leur prochain.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur s'est montré maître dans l'art, ici même, quand il a attaqué l'ancien directeur général des Postes.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai jamais attaqué l'ancien directeur général des Postes.

L'honorable M. BENNETT: Ou si l'honorable sénateur désire me viser...

L'honorable M. DANDURAND: Pas du tout. Mon honorable collègue a parlé du public, et je dis qu'il y a beaucoup de gens qui ont le désir malsain de trouver les faiblesses de leur prochain, plutôt que ses qualités et qui jugent l'administration des chemins de fer nationaux d'après des erreurs insignifiantes plutôt que par l'ensemble des résultats.

J'attire l'attention de mon honorable collègue sur le fait que je discute simplement une motion demandant une enquête sur les affaires du chemin de fer national de la marine de commerce et que j'examine l'opportunité qu'il y aurait à accéder à cette demande. Je ne suis pas chargé de défendre le chemin de fer national. J'ai demandé à la compagnie certains renseignements, mais mon honorable collègue et moi avons un intérêt commun, du fait qu'il s'agit de son bien comme du mien, mais c'est tout. Supposons qu'il prouve que M. Yates ou que le major Bell aient commis un acte répréhensible, cela ne touche pas le gouvernement, ni moi personnellement.

L'honorable sénateur a mentionné une série de sujets sur lesquels il désire qu'on fasse une enquête; entre autres l'achat d'un immeuble appelé l'Hôtel Scribe et l'emploi d'un nommé Aronovici par le président du réseau national.

Je ferai remarquer à mon honorable collègue que le gouvernement a solennellement promis au Parlement et au pays de ne pas intervenir dans la gestion des chemins de fer nationaux, mais, au contraire, de laisser le champ libre à sir Henry Thornton. Lorsqu'on a retenu les services de sir Henry Thornton, le premier ministre a spécifié à quelles conditions ils avaient été retenus et à quelles conditions aussi ils avaient été prêtés. Sir Henry Thornton et les membres de son conseil devaient avoir carte blanche pour administrer les chemins de fer. Je ne cacherai pas que si le gouvernement avait été consulté sur l'opportunité d'avoir un bureau du réseau national à Paris, personnellement j'aurais répondu dans l'affirmative; d'autre part, si le gouvernement avait été consulté au sujet de l'achat de l'hôtel

Scribe, ma réponse—et je crois que mes collègues du cabinet auraient été de mon avis—aurait été négative. Je ne veux pas dire par là que ce soit une mauvaise opération, mais nous aurions rejeté le projet à cause de la situation financière du pays. Cet achat peut être une bonne affaire commerciale: le temps seul le dira.

J'ai entre les mains les documents qui expliquent l'origine de cet achat et la situation des chemins de fer nationaux. D'abord, il y a une lettre datée du 3 février 1923, qui a été adressée par sir Henry Thornton à l'honorable Philippe Roy, haut commissaire du Canada à Paris. Elle est ainsi conçue:

Cher monsieur Roy:

C'est avec plaisir que je me permets de vous rappeler notre entrée en relation, alors que j'étais attaché à l'armée britannique à Paris. Comme vous le savez probablement, je m'applique actuellement à administrer le réseau des chemins de fer nationaux canadiens. Je pensais avoir l'avantage de vous voir à Paris avant de quitter l'Angleterre pour rejoindre mon poste ici, mais, malheureusement, j'étais si occupé et l'on insistait tellement pour que je vienne au Canada le plus tôt possible que je n'ai pas pu vous rencontrer.

Je suis très désireux d'obtenir pour notre réseau national des locaux convenables et une bonne représentation à Paris, en dehors des questions de trafic. A cet égard le réseau y est déjà bien représenté.

Je veux des bureaux bien situés où nos publications, nos honoraires et, en général, les attraits du Canada peuvent être exposés au public. Je ne sais pas au juste comment vous êtes situés en ce qui concerne vos bureaux, mais il m'est venu à l'idée qu'il y aurait peut-être une occasion de coopération entre le gouvernement et nous-mêmes à notre avantage mutuel. Je suggérerais l'acquisition d'un édifice convenable, bien situé, de préférence sur le boulevard des Capucines, quelque part près de l'intersection de ce boulevard et de la rue Edouard VII. Le rez-de-chaussée pourrait être occupé par la compagnie de chemin de fer avec des objets d'exposition et des publications en charge d'un personnel compétent, et les étages supérieurs, qui, sans doute, seraient plus propres à vos besoins, seraient utilisés pour les bureaux du haut commissaire. Je pense que ces bureaux devraient être d'un caractère digne et parfaitement en rapport avec l'importance du poste que vous occupez et du réseau national. Si cette idée vous sourit, je serais fort heureux de collaborer avec vous ici dans e but de réaliser ce projet.

J'ai demandé à M. Wm Phillips, gérant européen du chemin de fer National-Canadien, de vous voir à son retour en Europe, car il est ici en voyage d'affaires. Entre-temps, j'apprécierais tous commentaires que vous auriez à faire à ce sujet.

Agréez, cher monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

H. W. Thornton.

Le 23 février, sir Henry Thornton recevait le télégramme suivant de M. Roy:

Lettre reçue. Parfaitement d'accord avec vous. Lettre suit.

Puis nous avons la lettre de M. Roy en date du 9 mars 1923, laquelle est ainsi conçue:

Mon cher sir Henry:

Je me souviens très bien de vous et j'ai été enchanté d'apprendre votre nomination comme président des chemins fer nationaux canadiens. C'est un problème difficile à résoudre, mais nous avons confiance que vous saurez sauver la situation.

Ce que vous préconisez aujourd'hui au sujet de bureaux canadiens à Paris, je le recommande à notre gouvernement depuis plusieurs années. J'ai toujours été d'avis que le gouvernement canadien devrait avoir un immeuble à lui sur les grands boulevards, un des meilleurs angles si possible. Dans le sous-sol de cet édifice, j'installerais un cinéma pour la propagande commerciale et de tourisme; le rez-de-chaussée pourrait être réservé à une exposition permanente de produits canadiens et aux bureaux de l'immigration et du chemin de fer. Les bureaux du haut commissaire canadien et du commissaire du commerce se trouveraient au premier. Le reste de l'immeuble pourrait être loué.

Pour que cette installation porte ses fruits, il faut la faire sur une grande échelle. Je veux dire que nous devrions acheter un des meilleurs angles de rues sur le boulevard des Capucines et l'aménager de telle sorte que nos vitrines attirent le public.

Il y a ici un coin de rue à vendre en ce moment, et je crois que cet endroit serait idéal.

Il sera sans doute coûteux, mais il n'y en a pas de meilleur à Paris. Vous vous souvenez du Grand-Café, du Jockey Club et de l'hôtel Scribe, en haut. Tout cet immeuble est en vente. Il serait trop grand pour nos besoins, mais nous pourrions en louer une partie, ce qui serait pour nous une source de revenu considérable. Le prix à payer pour cette propriété pourrait décourager le ministre des Finances et effrayer le Parlement. Je sais que le gouvernement canadien est prêt à consacrer une grosse somme d'argent à l'acquisition d'un immeuble pour ses bureaux de Londres. Je voudrais qu'on en fît autant à **Paris.**

Dans tous les cas, si vous comptez sur les touristes européens pour développer nos chemins de fer nationaux en Canada, il vous faut un bon agent et un bureau attrayant à Paris. Paris est en effet le centre de l'Europe et aussitôt que le franc aura repris un peu de sa valeur normale, vous pourriez, avec une bonne propagande, attirer au Canada des capitaux et des habitants de France.

Nos compatriotes, par leur courage et leur conduite personnelle envers les Français pendant la guerre, ont acquis une renommée pour le Canada et ont touché le cœur de la nation française. Les gens ici sont impatients de faire des affaires avec nous et de venir en contact plus intime avec notre pays, aussitôt que les circonstances le permettront.

La France est actuellement très occupée à "nettoyer sa maison", à réparer les dégâts. Croyez-moi, elle s'acquitte de ce travail aussi bien qu'elle s'est acquittée de l'autre; pourtant elle le fait pour ainsi dire toute seule. L'Allemagne sera bientôt à genoux et devra payer les réparations. Alors la paix sera rétablie et la prospérité renaîtra graduellement dans l'industrie et chez les nations pacifiques. La France en est une.

Je voudrais voir le Canada s'appliquer de toutes ses forces à faire des affaires avec la France. Tous les pays de l'Amérique du Sud le font. Avec notre territoire, notre population et certainement avec nos ressources, nous méritons autant qu'eux que le monde s'occupe de nous. Comme je l'ai déjà dit, aussitôt que la situation sera améliorée et que la France se sentira en sécurité, il sera très facile d'intéresser les Français au Canada. On pourrait faire visiter notre pays par d'importantes missions et on en obtiendrait des résultats pratiques.

M. Aronovici me dit que vous lui avez demandé de prendre la direction de votre bureau à Paris. Je sais qu'il possède une grande expérience et que c'est un homme excessivement actif.

Personne ne souhaite plus ardemment que moi que vous réussissiez, mon cher sir Henry, et je suis certain que vous réussirez.

Les circonstances et probablement l'état de guerre ont forcé le Canada à faire l'expérience de la nationalisation qu'on a trouvée difficile dans d'autres pays. Si, par votre énergie et vos talents, vous pouvez démontrer au

monde qu'une pareille entreprise peut réussir, nous pourrons alors faire déclarer par le Parlement que vous avez bien mérité de la Patrie!

J'espère aller au Canada cet été et j'irai probablement faire une visite dans l'Ouest, où j'ai encore des intérêts.

La deuxième partie de la lettre est plutôt personnelle:

Vous ne savez probablement pas que j'ai habité Edmonton pendant quinze ans et que cinq de mes enfants sur six sont nés dans l'Alberta, de sorte que je connais les provinces de l'Ouest aussi bien que la province de Québec.

M. Aronovici vous donnera toutes les nouvelles d'Europe. Je vous prie de m'excuser pour cette longue lettre et surtout pour mon anglais qui est un bien pauvre spécimen de votre belle langue.

Je serai très heureux d'avoir de vos nouvelles de temps en temps, mais je sais que vous serez trop occupé pour écrire. Aronovici m'en donnera ainsi que de vos projets. Bientôt j'irai moi-même vous rendre visite.

Avec mes meilleures salutations,

Bien sincèrement,

Signé: Philippe Roy,

Commissaire général du Canada en France.

Sir Henry Thornton, C.E.B.,

Président, chemin de fer National-Canadien,

Ottawa.

Puis suivent les télégrammes dont l'un de sir Henry Thornton à Phillips, daté de Londres le 9 avril:

Montréal, 9 avril 1923.

Veuillez répéter à M. Roy en écriture secrète ce qui suit:

J'apprends d'Aronovici que la propriété actuellement occupée par le Grand-Café et autres, à l'angle de la rue des Capucines et de la rue Scribe, pourrait être achetée au prix de 30,000,000 de francs, auquel il faudrait ajouter l'impôt gouvernemental de 3,600,000 francs. Il faudrait aussi payer un montant additionnel de quelque 3,600,000 francs aux locataires actuels pour s'assurer au plus tôt de cet immeuble, ce qui ferait un total de 37,200,000 francs. En outre, nous aurions à dépenser quelque 3,500,000 francs pour convertir cet immeuble en bureaux pour vous et les chemins de fer, y compris une galerie cinématographique pour fins de propagande. L'immeuble est plus grand qu'il serait nécessaire pour les bureaux du gouvernement et des chemins de fer—l'espace inutilisé pourrait sans doute être loué avantageusement. Veuillez dire, premièrement, si vous approuvez ce projet en principe, puis, secondement, si vous pouvez effectuer l'achat à prix raisonnable, car je ne connais rien de la valeur des propriétés à Paris. Il serait nécessaire de déménager au plus tôt, car il y a une option sur la propriété qui expire le 20 avril. Câblez réponse.

H. W. Thornton.

La réponse est de Roy à Aronovici. Je crois que ce dernier était à Montréal à l'époque:

Paris, 12 avril 1923.

A Aronovici.

La propriété de la rue Scribe serait idéale pour nos travaux. Je la recommanderais très fortement si elle peut être achetée à des conditions raisonnables.

Roy.

Puis un télégramme daté du 16 mai de Thornton à Aronovici:

Montréal, 16 mai 1923.

Aronovici, Paris.

Banque envoie argent chez Morgan avec instructions de vous payer sur réception du titre à votre nom et hypothèque au nôtre, à satisfaction de Phillips, Londres, qui viendra vous voir. Banque exigera aussi de vous billet à vue pour le plein montant comme preuve de cette avance. Cette compagnie vous garantit contre ce billet.

H. W. Thornton.

L'honorable M. BENNETT: A quelle date Aronovici était-il à Montréal?

L'honorable M. DANDURAND: Je vois que le télégramme de Roy à Aronovici est daté de Paris, ce qui me fait supposer que le destinataire était soit à Montréal, soit à Londres, mais je sais qu'il est venu au Canada.

L'honorable M. CASGRAIN: Le printemps dernier.

L'honorable M. DANDURAND: Le télégramme de Roy à Aronovici est daté du 12 avril 1923. Cela se passait donc au printemps de l'an dernier.

Puis, le 16 mai, H. W. Thornton envoie le télégramme suivant à Phillips:

Montréal, 16 mai 1923.

Phillips, Londres.

Allez à Paris immédiatement et voyez ma lettre du 30 avril entre les mains d'Arnold Aronovici de la rue Edouard VII, n° 2, et ayez un avocat pour approuver le titre et l'acte à Aronovici et l'hypothèque à cette compagnie. Affaire doit être terminée samedi.

H. W. Thornton.

Le 25 mai, le président Thornton écrit à J. C. Carson, gérant de la banque de Toronto, à Montréal, la lettre suivante:

Montréal, 25 mai 1923.

M. J. C. Carson,

Gérant, Banque de Toronto,

Montréal, P.Q.

A propos de l'avance de 38,232,161 francs français ($2,608 330) faite par votre banque à Arnold Aronovici contre son billet à vue à 6 p. 100, des fonds ont été déposés par les chemins de fer nationaux du Canada, dans un compte spécial, à la banque de Toronto, succursale de Montréal, au montant de $2.608.330.

Ces fonds ne doivent pas être tirés de la banque de Toronto tant que le billet et ses intérêts n'auront pas été payés. Vous êtes autorisé en tout temps d'exiger le remboursement de cette avance, avec intérêts, sur avis préalable de cinq jours au trésorier général des chemins de fer nationaux du Canada, et si le principal dudit billet n'est pas payé vous êtes autorisé à appliquer le dépôt au payement de ce principal. Tout défaut de payement de l'intérêt du billet doit être signalé à notre attention, mais aucune partie du dépôt ne doit servir à payer cette dette.

Votre dévoué,

H. W. Thornton, prés.

J'ai aussi la lettre qu'écrivait sir Henry Thornton à l'honorable Geo. P. Graham, ministre des Chemins de fer, en date du 31 mai 1923. La voici:

Montréal, 31 mai 1923.

Personnelle.

Cher monsieur Graham,

Depuis quelques mois la nécessité se fait sentir d'une campagne plus sérieuse en Europe de la part de l'administration des chemins de fer nationaux canadiens, si nous voulons obtenir notre part dans les affaires commerciales européennes, et inaugurer en même temps une politique active d'immigration.

Il y a deux mois, j'ai porté cette question à l'attention de notre bureau de directeurs, indiquant d'une manière générale ce que nous devrions faire, et le bureau s'est déclaré d'accord avec moi. Il y a une preuve évidente que notre peu d'activité outre-mer nous fait perdre une certaine clientèle, et vous pouvez vous rappeler, par exemple, la déclaration faite récemment par un député sur le parquet de la Chambre, que le réseau National-Canadien était inconnu en Europe.

L'un des facteurs essentiels pour la sollicitation de la clientèle, ainsi que pour la publicité concernant le Canada en général, c'est d'avoir des immeubles convenables en divers points stratégiques de l'Europe.

Nous sommes déjà convenablement installés à Londres, mais nous n'avons pas de bureaux sur le continent. C'est pourquoi j'ai cru qu'il était nécessaire de nous assurer des bureaux assez importants pour répondre à nos besoins sur le continent. Au début de ce mois, il s'est présenté une occasion d'acquérir une propriété à l'angle de la rue Scribe et du boulevard des Capucines, près de la place de l'Opéra, et dans le centre du quartier de la finance et du transport; en un mot, on peut dire que ce site est dans le cœur de la ville.

Il était nécessaire d'agir immédiatement, car je savais de source sérieuse que d'autres intéressés avaient l'œil sur la propriété. Donc, je me suis immédiatement entendu avec un agent pour acheter la propriété et je me suis servi du réseau de chemins de fer National-Canadien pour financer l'achat.

L'acte fut passé immédiatement, et simultanément nous avons entamé des négociations avec un syndicat solvable, indépendant du réseau de chemins de fer National-Canadien, dans le but de prendre charge de la propriété dans laquelle nous aurions nos bureaux. Ces arrangements sont maintenant terminés, et le syndicat est convenu de prendre charge de la propriété, moyennant certains détails.

Le réseau de chemins de fer National Canadien aura tout l'espace dont il peut avoir besoin, et il en est de même pour les ministères du gouvernement canadien qui voudront profiter de cette occasion.

Si les gouvernements provinciaux désirent aussi en profiter, ils seront traités de la même manière que le réseau de chemins de fer National-Canadien.

C'est l'intention de réserver dans l'édifice, si c'est possible, des bureaux pour les institutions canadiennes, de sorte que l'immeuble sera et deviendra connu comme le pied-à-terre du Canada à Paris et sur le continent.

Je considère qu'il est heureux pour le réseau du chemin de fer National-Canadien qu'il ait été en mesure d'obtenir des locaux aussi avantageux moyennant un loyer raisonnable sans mise de fonds.

Dans l'intérêt du réseau du chemin de fer National-Canadien, il ne serait ni sage ni désirable que les détails complets de la transaction fussent connus avant que tous les arrangements soient terminés. Pour votre information personnelle, toutefois, je puis vous dire que le major Bell, le sous-ministre du département des Chemins de fer et Canaux, ainsi que M. Gérard Ruel, le vice-président du réseau qui dirige le contentieux, sont pleinement au fait de tous les détails de la transaction et sont disposés à l'approuver entièrement comme moi.

Signé: H. W. Thornton.

L'hon. G. P. Graham,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Il y a ici une note qui a probablement été ajoutée par sir Henry Thornton lui-même. Elle dit:

Ceci a été écrit alors qu'on avait l'intention de transporter la propriété à un syndicat.

Cela fait allusion au dernier paragraphe de la lettre et montre comment on avait primitivement conçu le projet.

Tous les documents qui suivent et qui ont trait à l'intervention du gouvernement canadien ont été déposés sur le bureau de la Chambre des Communes. Je pensais me les procurer tous, mais je les ferai préparer afin que mes honorables collègues du Sénat aient entre les mains le dossier complet, tel qu'il a été déposé à la Chambre des Communes.

Tout ce qu'il me reste à dire, c'est que les deux Chambres ont chacune le droit d'instituer une enquête si elles le jugent à propos, après que le dossier complet aura été remis entre les mains de leurs membres. Ce dossier indiquera, je crois, comment la compagnie des chemins de fer nationaux a projeté cet achat de propriété sans consulter le gouvernement.

L'honorable M. BENNETT: Mais le sous-ministre avait été consulté. Pourquoi pas le ministre?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sache pas qu'il ait été consulté.

L'honorable M. CASGRAIN: Il fait partie du conseil d'administration.

L'honorable M. BENNETT: Est-ce que Aronovici était au service du gouvernement à l'époque? On a payé par la suite $30,000 pour ses services.

L'honorable M. DANDURAND: Je l'ignore. Deux questions ont été posées à la Chambre des Communes: la première, concernant les services de M. Aronovici comme agent d'immigration; l'autre, concernant ses services comme représentant du réseau national et sa participation dans l'achat de cette propriété. Les réponses ne se trouvent peut-être pas dans le même dossier, mais ces renseignements seront également fournis.

Je ferai remarquer à mon honorable collègue qu'il a eu tort de s'étonner de ce que le chemin de fer national avait retenu les services d'un agent, quel que soit son nom, pour s'occuper d'immigration au nom de la compagnie. Si mon honorable collègue voulait bien réfléchir, il se rappellerait que la compagnie de chemin de fer dépense énormément d'argent pour cela sur notre continent, aussi bien qu'outre-mer, et que le National-Canadien en fait autant, quoique dans une moins grande mesure.

L'honorable M. LAIRD: Le ministre sait-il quelle est la nationalité de ce nommé Aronovici?

L'honorable M. DANDURAND: Il est d'origine roumaine, mais il réside à Paris depuis vingt-cinq ans. Pendant la guerre, il représentait tout ou partie du réseau des chemins de fer anglais en France. Sir Henry Thornton

était directeur général ou président d'une de ces compagnies de chemins de fer; c'est comme cela qu'il est entré en relations avec M. Aronovici qui était à Paris.

Il y a une chose que je voudrais ajouter au sujet de cet achat de propriété. J'ai dit que le gouvernement n'aurait pas sanctionné l'achat, bien que si l'on m'eût consulté, j'aurais reconnu l'importance d'avoir une agence des chemins de fer nationaux à Paris. Toutefois, je pense que sir Henry Thornton n'a pas su lire dans l'esprit du public canadien, quand il a fait cet achat. L'an dernier, nous étions tous découragés; nous étions on ne peut plus pessimistes et très nerveux; beaucoup d'entre nos concitoyens avaient presque perdu tout espoir au sujet de notre rétablissement financier. Sir Henry Thornton, n'étant pas du pays, mais plein d'enthousiasme et d'optimisme, n'a pas envisagé la chose comme les Canadiens. Comme il était habitué à faire les affaires en grand, il a décidé de s'emparer de ce qu'il croyait être la meilleure propriété qu'on put trouver à Paris. Je puis cependant dire ceci en sa faveur, c'est qu'il a certainement mis la main sur la meilleure propriété et le plus beau site de Paris à l'exception peut-être de celui du Grand Hôtel. Avant la guerre un quart de million d'étrangers circulaient chaque jour dans les rues de Paris. On m'informe que ce chiffre est doublé aujourd'hui, c'est-à-dire que Paris abrite chaque jour de l'année un demi-million d'étrangers et que pas un d'eux ne peut faire autrement que passer devant cet immeuble qui est situé en plein centre de la ville de Paris.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur pourrait-il nous expliquer comment il se fait qu'il ait fallu payer $2,733,693 pour cet hôtel alors que le coût original n'était que de $2,000,000?

L'honorable M. DANDURAND: On en trouve l'explication dans le télégramme de sir Henry Thornton à M. Phillips à Londres, où il montre comment on arrive à ce montant total mais en calculant en francs. En tout cas, les chiffres qui m'ont été fournis concordent avec ceux de l'honorable sénateur.

L'honorable M. BENNETT: Ne peut-on donc pas obtenir de détails même pour un montant aussi peu important que trois quarts de million?

L'honorable M. DANDURAND: J'estime que ce câblogramme contient à peu près tous les détails, mais l'honorable sénateur doit se rendre compte qu'un tel montant, qu'il s'agisse de versements ou de la somme globale, a été payé par chèques, de sorte qu'on peut facilement les retracer non seulement dans les livres mais aussi par les virements de fonds. Si une enquête a lieu ou si quelqu'un demande des renseignements à ce sujet on s'apercevra que tous les déboursés ont été consignés jusqu'au dernier sou.

J'ai dit que nous étions tous sur les nerfs l'année dernière. Nous avions sans compter et follement dépensé des millions, des dizaines de millions, pendant et après la guerre et ce n'est que l'année dernière que, nous sentant écrasés sous le poids des impôts, nous avons commencé à nous ressaisir. Nous sommes aujourd'hui, je crois, imbus de meilleurs sentiments et le fait que les chemins de fer nationaux donnent de meilleurs résultats a eu pour effet de diminuer notre rancœur.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur ne sait-il pas que les recettes brutes de la semaine sont inférieures de trois quarts de million à celle de la période correspondante de l'année dernière?

L'honorable M. CASGRAIN: La saison est en retard.

L'honorable M. DANDURAND: Le ministre des chemins de fer est précisément en train de faire son exposé annuel sur la situation ferroviaire au Canada et l'honorable sénateur pourra trouver dans cet exposé des informations qui le rendront plus optimiste. Je n'aimerais pas le voir s'endormir avec des idées aussi sombres. Je suis convaincu que l'honorable sénateur va y trouver des raisons de devenir plus optimiste.

L'honorable M. BENNETT: Si l'honorable sénateur ne s'intéresse pas assez aux affaires du réseau pour ne pas lire les rapports publiés à ce sujet il ne peut certainement pas reprocher au public en général, au commun des mortels, de ne pas les lire.

L'honorable M. DANDURAND: Tout ce que je demande à l'honorable sénateur c'est de ne pas juger des résultats de l'administration d'un chemin de fer ou de toute autre grosse organisation d'après les rapports hebdomadaires ou mensuels. Il faut souvent pour cela attendre douze gros mois. C'est ainsi que le rapport du réseau pour 1922 accusait un revenu net de $2,886,711, tandis que l'année dernière les recettes ont sauté de moins de $3,000,000 à $20,000,000. Tout espoir n'est donc pas perdu et l'on commence à y voir clair. Ce n'est pas, d'après moi, le moment de critiquer et encore moins de frapper. Sir Henry Thornton a demandé qu'on fasse preuve d'esprit sportif en lui accordant quatre années pour montrer ce qu'il peut faire. Jusqu'à présent il va très bien.

L'honorable M. BENNETT: "Esprit sportif" est le mot.

L'honorable M. DANDURAND: Nous ne devrions pas lui mettre de bâtons dans les roues. Il a amélioré le service; il a créé une plus grande émulation entre les employés; il maintient le réseau en excellent état et il a augmenté sa capacité de production. Sir Henry peut avoir commis des erreurs—il n'y a que dix-huit mois qu'il dirige la barque—et il en commettra probablement d'autres encore, mais il avoue lui-même qu'il n'est pas infaillible. L'honorable sénateur pourrait-il me citer le nom d'un homme qui soit infaillible. Qu'il jette un coup d'œil dans cette Chambre, qu'il interroge ses collègues et il verra s'il en trouvera beaucoup qui puissent se vanter de n'avoir jamais commis d'erreurs dans leur vie. Les grosses compagnies, les plus importantes, n'ont pas de surhomme à leur tête. Je connais un réseau qui est administré d'une façon admirable et qui, il y a une vingtaine d'années décida d'essayer de se procurer lui-même son charbon et qui ne négligea rien pour mener cette entreprise à bonne fin. Il dépensa des millions de dollars puis laissa tout tomber à l'eau. Je ne sache pas que les actionnaires de cette compagnie aient jamais tenu les administrateurs responsables de cet insuccès. Ils se rendirent compte que ces hommes, bien que possédant une intelligence et un talent administratif supérieurs, n'étaient pas infaillibles et ils les jugèrent d'après les résultats généraux.

L'honorable sénateur a terminé son attaque contre les chemins de fer nationaux en nous racontant comment il avait eu lui-même les preuves que la marine marchande du Canada était mal administrée.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur me fait dire des choses que je n'ai jamais dites. Il sait parfaitement que tous les détails que j'ai donnés étaient contenus dans une lettre officielle du département des Chemins de fer et Canaux que j'ai lue en entier.

L'honorable M. DANDURAND: Et l'honorable sénateur en est arrivé à la conclusion que les directeurs de la marine marchande—dont il ne connaît même pas les noms—étaient des imbéciles ou des fripons.

L'honorable M. BENNETT: Je ne m'en dédis pas. Je vois maintenant où l'honorable sénateur veut en venir.

L'honorable M. DANDURAND: Il n'a rien à me reprocher alors. Je suis content de voir que mon honorable ami a une confiance illimitée dans les preuves qu'il possède, et dans son propre jugement, et qu'il les expose devant cette Chambre avec un tel air de conviction et une telle apparence de plausibilité qu'il finit par nous convaincre qu'elles sont irréfutables. Il sera peut-être un peu plus modeste lorsque j'aurai fait connaître au Sénat la réponse de cette marine marchande qui est en butte à tant de critiques et qu'il semble si bien connaître, surtout en ce qui concerne les navires en service sur les Grands Lacs.

L'honorable M. BENNETT: Comme l'indiquent ses propres rapports.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais l'honorable sénateur en a tiré ses propres conclusions.

L'honorable M. BENNETT: Evidemment.

L'honorable M. DANDURAND: C'est aux conclusions que je m'en prends.

L'honorable M. BENNETT: C'est ce qui nous intéresse le plus.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a parlé de douze navires faisant le service sur les Grands Lacs et qui peuvent être classés comme suit: (1) *Kearsage* et *Arthur Orr;* (2) le *T. J. Drummond* et le *G. A. McKee;* (3) *Canadian Adventurer, Canadian Pathfinder, Canadian Sailor, Canadian Signaller, Canadian Sower, Canadian Trader, Canadian Warrior* et *Canadian Engineer.*

Il a aussi parlé de "six autres navires du même type qui auraient parfaitement pu être mis en service sur les Grands Lacs pour contribuer, avec les autres, à venir en aide aux cultivateurs de l'Ouest". Ces navires ont une capacité de 5,100 tonneaux, c'est-à-dire que leur tonnage est supérieur à celui des bâtiments qui naviguent sur les Grands Lacs. Ils étaient immobilisés à Montréal et l'honorable sénateur prétend qu'ils auraient dû être envoyés sur les Lacs.

L'honorable M. CASGRAIN: Ils ne peuvent pas traverser les canaux.

L'honorable M. DANDURAND: Il est impossible, en effet, à cause de leur tonnage, de les faire passer par les canaux pour les amener jusqu'aux Grands Lacs, la longueur des écluses étant de 255 pieds tandis que celle de ces navires est de 331 pieds.

Quant aux douze navires qui sont actuellement sur les Grands Lacs et dont a parlé l'honorable sénateur. . .

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur pourrait-il m'indiquer la page des Débats à laquelle cela est consigné? Je ne peux pas la trouver.

L'honorable M. DANDURAND: La page où se trouve la déclaration que l'honorable sénateur a faite à ce sujet?

L'honorable M. BENNETT: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: A la page 276:

Ils avaient une flotte de navires susceptibles de transporter un million et demi de boisseaux par semaine et l'on me dit, de plus, que six autres navires de la même catégorie qui auraient pu être mis en service sur les lacs pour prêter main-forte aux autres et venir en aide aux cultivateurs de l'Ouest sont restés durant tout ce temps-là immobilisés dans le port de Montréal. Qu'a-t-on fait? Voici un document qui montre ce que le gouvernement a fait l'année dernière sous ce rapport.

Je vois, plus loin, et cela revient continuellement comme une note qu'il veut glisser dans notre esprit, que l'honorable sénateur insiste sur le fait que telle ou telle chose n'a pas été faite pour ne pas nuire à la Canadian Steamship Company et à la Playfair Company. Au nombre des douze navires qui sont actuellement sur les Grands lacs et qu'a mentionnés l'honorable sénateur, il y a d'abord le *Kearsage* et l'*Arthur Orr*. Ces deux navires appartiennent à la compagnie des chemins de fer nationaux et battent son pavillon; ils ne font pas partie de la flotte de la marine marchande du gouvernement canadien. Le *Kearsage* et l'*Arthur Orr* sont la propriété de la Canadian Atlantic Transit Company, des Etats-Unis, une filiale de la compagnie des chemins de fer nationaux, et sont attachés à ce qu'on appelle le service mixte par voie ferrée et par voie d'eau des chemins de fer nationaux pour lequel ils font des voyages réguliers. Ce sont surtout des marchandises amenées par le Central Vermont et les chemins de fer nationaux de New-York et des Etats de la Nouvelle-Angleterre à Dépôt Harbour que ces navires prennent à ce dernier endroit pour les transporter jusqu'à Chicago; ils constituent un des chaînons de cette route directe par voie ferrée et par voie d'eau et ils doivent rester attachés à ce service, avec des dates fixes de départ. Les taux de transport sont basés sur un pourcentage du taux de transport direct tel que fixé et, bien qu'il puisse très bien arriver que ces navires n'accusent aucun profit pour les marchandises qu'ils ont transportées, ils contribuent à fournir à la ligne de chemin de fer un volume considérable d'affaires qui, sans cela, prendrait une autre direction. Au retour, ces navires transportent surtout du maïs et autres céréales américains qu'ils amènent de Chicago ou de Milwaukee aux ports de la baie Georgienne, principalement à Depot Harbour et il serait absolument impossible de retirer ces navires de cette route sans interrompre ou immobiliser complètement le trafic sur la ligne mixte directe mentionnée plus haut.

L'honorable M. CASGRAIN: Voilà une bonne réponse.

L'honorable M. BENNETT: Puis-je savoir qui a écrit cela?

L'honorable M. DANDURAND: C'est un état que m'a fourni M. Galloway, qui s'est procuré ces renseignements de M. Teakle, le président de la marine marchande et de M. R. C. Vaughan, le vice-président. Je vous lirai leurs lettres tout à l'heure.

L'honorable M. BENNETT: A quelle date a été préparé cet état?

L'honorable M. DANDURAND: Dès que l'honorable sénateur eut terminé son discours, je proposai l'ajournement du débat en disant que je voulais me procurer certains renseignements...

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur ne sait peut-être pas que M. Teakle est en ce moment en voyage à l'étranger.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas le cas. M. Teakle n'est pas en voyage à l'étranger, ou alors quelqu'un a imité sa signature. J'ai sa lettre sous les yeux.

L'honorable M. BENNETT: On a dit qu'il était à l'étranger.

L'honorable M. DANDURAND: Cette ligne directe par voie ferrée et par voie d'eau existe depuis plusieurs années et bien qu'une compilation des recettes de la ligne n'accuse pas de profits pour les navires, il n'y a aucun doute que le chemin de fer a retiré de cette ligne même un certain avantage financier, tant au point de vue des affaires que fait actuellement cette ligne que celles qu'elle obtient de ce fait à d'autres saisons de l'année, et qu'elle ne pourrait jamais avoir si ce service n'était pas assuré d'une façon régulière durant les mois d'été.

L'honorable sénateur cite en exemple au réseau le fait que le Canadien-Pacifique emploie cinq gros navires pour le transport de la farine entre la tête des lacs et les ports de la baie. Les navires mis en service par le Canadien-Pacifique font partie de sa ligne directe par voie ferrée et par voie d'eau et font un service identique à celui du *Kearsage* et du *Orr*.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur me permettra de l'arrêter ici. Celui qui a écrit cette lettre ne sait pas ce qu'il dit.

L'honorable M. DANDURAND: Je voudrais bien que l'honorable sénateur...

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur me laissera-t-il achever ce que j'ai à lui dire?

L'honorable M. DANDURAND: Je voudrais bien que l'honorable sénateur me laissât donner à la Chambre toutes les explications contenues dans le document que j'ai devant moi.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur me permettra bien de lui dire...

L'honorable M. DANDURAND: Vous pourrez terminer le débat.

L'honorable M. BENNETT: Très bien. L'honorable sénateur ferait cependant mieux de nous donner des faits plutôt que des déclarations qui ne tiennent pas debout.

L'honorable M. DANDURAND: Le gouvernement actuel n'a changé aucun de ses fonctionnaires. Ils occupaient les mêmes positions qu'aujourd'hui lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, et l'on m'a dit que M. Teakle, qui était autrefois avec la ligne Allan, avait un excellent dossier. Ce n'est pas à moi à le défendre pas plus qu'à l'attaquer, mais l'honorable sénateur ne refusera certainement pas aux administrateurs le droit de répondre aux accusations qu'il a portées contre eux. L'honorable sénateur m'a demandé de plus de me procurer ces renseignements avant de dire quoi que ce soit à ce sujet. Il aurait bien voulu voir ces messieurs derrière la barre de la Chambre pour qu'ils puissent entendre ce qu'il avait à dire. Aujourd'hui, je lui donne franchement la réponse qu'il attendait, et j'espère qu'il pourra tirer une conclusion de ces déclarations.

L'honorable M. BENNETT: J'espère pouvoir faire encore plus—être en mesure d'interroger quelques-uns de ces messieurs.

L'honorable M. DANDURAND: Viennent ensuite le *T. J. Drummond* et le *G. A. McKee*. L'honorable sénateur n'a pas le don d'omniscience. Il ne savait pas que ces navires qui étaient à Montréal ne pouvaient pas remonter les canaux.

L'honorable M. BENNETT: Lesquels? Le *Drummond* et l'autre?

L'honorable M. DANDURAND: Non, non, les six navires que j'ai mentionnés.

L'honorable M. CASGRAIN: Les six navires que l'honorable sénateur voulait faire passer par les canaux.

L'honorable M. BENNETT: J'ai dit—et j'ai relu mon discours depuis: "On m'a dit qu'il y en avait six." C'est ce qu'on m'a dit en effet.

L'honorable M. DANDURAND: Viennent ensuite le *T. J. Drummond* et le *G. A. McKee*. Ces deux navires sont destinés au transport sur les lacs, et comme la marine marchande du gouvernement canadien n'a pas été faite pour ce genre de service, on a jugé à propos de vendre ces navires. Ils ont donc été mis en vente en même temps que d'autres navires de la marine marchande du gouvernement canadien, et ont été cédés à un prix considéré comme raisonnable. D'autres navires qui se trouvaient sur les Grands lacs furent aussi mis en vente à la même époque, mais le prix offert ne fut pas jugé satisfaisant pour la bonne raison que ces navires n'étaient pas faits pour le transport sur les Grands lacs.

La compagnie des chemins de fer nationaux ne fait pas une spécialité du transport sur les Grands lacs; ce ne fut que pour aider au transport de la récolte de céréales du Nord-Ouest et aussi parce qu'on ne pouvait affréter ces navires à un prix raisonnable sur les routes océaniques qu'ils furent mis en service sur les lacs; le fait que des offres aussi peu satisfaisantes ont été reçues pour ces navires, à l'exception du *T. J. Drummond* et du *G. A. McKee*, provient de ce qu'ils ne sont pas construits pour le transport sur les Grands lacs et n'auraient pu donner un service satisfaisant, et aussi de ce qu'il existe actuellement un grand nombre de navires disponibles pour les transports océaniques. C'est précisément parce qu'ils n'étaient pas suceptibles de donner un service satisfaisant sur les Grands lacs qu'ils ne furent utilisés que lorsque le volume du trafic le justifiait comme, par exemple, durant l'automne de 1923 et le printemps de 1924.

En plus des quatre navires dont je viens de faire mention, il y a sur les Grands lacs le *Canadian Adventurer, Canadian Pathfinder, Canadian Sailor, Canadian Signaller, Canadian Sower, Canadian Trader, Canadian Warrior* et *Canadian Engineer*. L'honorable sénateur se plaint que ces navires ont été utilisés pour le transport du grain de la tête des lacs aux ports de la baie et qu'ils n'ont pas pris de charbon dans les ports américains pour le transporter à Depot Harbour, Key Harbour, Midland, Port-Athur et Fort-William.

La raison pour laquelle ces navires n'ont pas été employés à transporter du charbon aux ports de la baie saute aux yeux. Ils auraient été tout simplement obligés d'abandonner le transport du grain pour faire le voyage à Cleveland et retour, et ils se seraient trouvés exactement dans la même position qu'auparavant, lorsque le grain était déchargé dans les ports de la baie, avec cette seule différence qu'il aurait fallu les nettoyer pour leur permettre de transporter une autre cargaison de grain.

Les raisons pour lesquelles ils n'ont pas été employés au transport du charbon à Fort-William et Superior sont exposées dans un mémoire préparé par MM. R. B. Teakle et R. C. Vaughan, dont j'ai une copie sous les yeux, et ces raisons sont, en résumé, les suivantes: premièrement, ces navires ne sont pas faits pour le transport du charbon. Leurs machines sont placées au milieu de la coque, et elles sont munies de réservoirs à lest et autres appareils auxiliaires que l'on ne trouve généralement pas dans les cargo-boats faisant le service sur les lacs. Ce genre de construction rend très difficile le chargement et le déchargement du charbon. De plus, ces navires, par suite de la façon dont ils sont construits, risqueraient fort d'être sérieusement endommagés lors du chargement lorsque le charbon qui représente un certain poids est précipité dans la cale, et aussi lors du déchargement quand on laisse tomber de très haut dans la cale les énormes pelles dont on se sert; il pourrait arriver que des dommages considérables fussent causés de ce fait à la coque et aux appareils dont le navire est muni.

Deuxièmement:—Lorsque ces navires ont été mis en service pour le transport du grain, il a fallu obtenir des contrats d'affrètement de la plus longue durée possible pour la saison. Ils ont été affrêtés à différentes compagnies, chacune d'elles insistant pour que l'on insère dans le contrat une clause à l'effet que les vapeurs devaient retourner lèges de Port Colborne ou des ports de la baie au port où le grain se chargeait. Comme je l'ai dit plus haut, ces navires n'étaient pas contruits pour le transport du grain et, par conséquent, les directeurs savaient bien qu'il ne serait pas prudent de chercher à obtenir des contrats de courte durée pour essayer de faire concurrence aux autres navires qui, en raison de leur aménagement, étaient bien plus en demande. Il fallut donc arranger des contrats pour la saison aux meilleures conditions possible et, pour pouvoir y arriver, il fallut souscrire à la clause disant que les navires devaient revenir lèges.

Leur construction les rendait susceptibles d'être endommagés et retardés si on leur faisait transporter du charbon.

Pour pouvoir obtenir des contrats dans des conditions aussi peu favorables, il nous fallut promettre le retour des navires à la tête des lacs dans un délai aussi court que possible.

Les raisons pour lesquelles certains des navires mentionnés par l'honorable sénateur ont enregistré des déficits sont énumérées dans le mémoire de M. Teakle.

L'honorable sénateur s'est plaint aussi que l'on n'avait pas donné à d'autres compagnies de navigation, en particulier la Matthew Steamship Company, Limited, l'occasion de transporter du charbon pour le compte des chemins de fer, mais que la direction accorda ce privilège à la compagnie Playfair et à la Canada Steamship Company. Comme question de fait, les navires des autres compagnies transportèrent de grandes quantités de charbon. Ces compagnies comprennent la Matthew Steamship Company, Limited; la Glen Steamship Line, Limited; la Norman Patterson, Limited; la George Hall Coal Shipping Corporation; la Algoma Central Steamship Line, Limited; la Robert S. Misner; la Mullen Coal Company et autres et les directeurs n'ont jamais reçu de plaintes de ces compagnies à l'effet qu'on ne leur donnait pas l'occasion de transporter de charbon pas plus qu'ils n'ont été mis au courant qu'il existât du mécontentement à ce sujet.

L'honorable M. BENNETT: Je me permettrai de dire à l'honorable sénateur, pour sa gouverne personnelle et pour qu'il puisse dire à ces fonctionnaires de bien peser leurs paroles, que la Glen Line et la Great Lakes ne font qu'une seule compagnie et que les deux navires, le *Drummond* et le *Kearsage* ont été affrêtés à la même compagnie. Il y en a vraiment qui nous prennent tous pour des ignorants.

L'honorable M. DANDURAND: Le document dit simplement que ces deux navires ont été construits pour faire du service sur les lacs.

L'honorable M. BENNETT: Ils ont été affrêtés à la même compagnie.

L'honorable M. DANDURAND: Ils ont été vendus.

L'honorable M. BENNETT: Pas du tout, ils ont été affrêtés à cette compagnie.

L'honorable M. DANDURAND: Ne s'agit-il pas des deux navires qui ont été vendus?

L'honorable M. CASGRAIN: Est-ce que le *Drummond* n'a pas été vendu?

L'honorable M. BENNETT: Oui, mais avant d'être vendu...

L'honorable M. DANDURAND: Ah!

L'honorable M. BENNETT Attendez un peu—ils avaient été affrêtés à cette compagnie favorisée, pas à la Canada Steamships, à l'autre compagnie.

L'honorable M. CASGRAIN: Le Playfair?

L'honorable M. DANDURAND: Si l'honorable sénateur veut bien me laisser continuer, il aura tout le temps voulu pour digérer ce document—ces faits.

L'honorable M. BENNETT: C'est amusant en tout cas.

L'honorable M. DANDURAND: Amusant, peut-être, mais ces déclarations sont couchées dans un style très poli et je considère que nous pourrions en tirer une leçon sur la façon dont nos propres fonctionnaires nous fournissent des renseignements. Je connais des gens qui n'ont pas aussi bien choisi leurs expressions en parlant de ces fonctionnaires, et ceux-ci n'étaient pas ici pour se défendre.

Si la Matthews Steamship Company ou toute autre compagnie, en état de remplir les conditions exigées, s'adresse à la direction en suivant la filière ordinaire, la direction se fera un plaisir de discuter l'affaire avec les représentants de cette compagnie et de conclure avec eux des arrangements pour le transport d'une partie de ses marchandises.

J'attire l'attention de l'honorable sénateur sur le fait que l'*Arthur Orr* et le *Kearsage* appartiennent à une filiale des chemins de fer nationaux et non pas à la Marine marchande. Le *T. J. Drummond* et le *McKee* ainsi que les huit autres sont des navires à la cueillette sur les lacs. L'idée a toujours été et est encore de vendre tous ces navires que la compagnie ne peut pas mettre en service régulier. Le Canadien-Pacifique n'a pas de navires à la cueillette sur les Grands Lacs. Ces huit navires ne sont pas aménagés pour un service de ce genre; la preuve en est qu'on n'a reçu pour eux aucune soumission qui en vaille la peine. Il est regrettable qu'ils aient été tous construits pour la navigation océanique.

L'honorable M. CASGRAIN: Ils ne peuvent transporter qu'un tiers de la cargaison d'un autre navire du même tonnage faisant le service sur les lacs.

L'honorable M. DANDURAND: Voici une lettre de M. Vaughan, en date du 26 mai:

En réponse à votre demande verbale de renseignements au sujet du transport de notre charbon des lacs jusqu'au lac Supérieur et aux ports de la baie Georgienne, j'ai l'honneur de vous informer que des arrangements pour le transport de ce charbon sont conclus chaque année et que le contrat est généralement divisé entre les compagnies canadiennes de navigation les mieux placées pour assurer ce transport. Cette année, le contrat a été divisé entre la Canada Steamship Lines et la compagnie Playfair qui, toutes deux, ont un grand nombre de navires en service sur les lacs. Notre plus grand désir est de donner, toutes les fois que la chose est possible, la préférence aux navires canadiens, mais lorsqu'il n'y en a pas de disponibles, il faut naturellement en employer d'autres. Lorsque les mines envoient du charbon en quantité considérable aux ports du lac Erié et qu'aucun navire canadien n'est disponible, notre agent à Cleveland doit forcément affréter n'importe quel navire sur lequel il peut mettre la main.

Je dois vous aviser, pour votre information personnelle, que la compagnie Playfair et la Canada Steamship Lines ont offert de transporter cette année notre charbon des lacs à un taux maximum de trente-cinq centins (35 centins) la tonne nette, prix inférieur au taux actuel qui est de 40 centins.

L'honorable M. BENNETT: Ce taux de 35 centins était-il en vigueur l'année dernière?

L'honorable M. DANDURAND: Je vous lis ce que contient cette lettre. L'honorable sénateur sait parfaitement...

L'honorable M. BENNETT: Je n'ai pas très bien compris les paroles de l'honorable sénateur et je demande si c'est le prix de cette année ou celui de l'année dernière.

L'honorable M. DANDURAND: (lisant):

Je dois vous aviser, pour votre information personnelle que la compagnie Playfair et la Canada Steamship Lines ont offert de transporter cette année notre charbon des lacs...

C'est-à-dire cette saison, en 1924:

...au taux de 35 centins la tonne nette, prix inférieur au taux actuel qui est de 40 centins et que d'après les arrangements qui ont été conclus nous bénéficierons des réductions, si le taux de transport du charbon descend au-dessous de 35 centins, ce qui est peu probable.

L'honorable sénateur a parlé de 50 centins.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur me fait dire des choses que je n'ai jamais dites. Je n'ai jamais dit que les compagnies recevaient 50 centins. J'ai demandé à l'honorable sénateur quel était le prix qu'on leur versait l'année dernière et j'ai ajouté qu'au taux de 50 centins on leur aurait versé $800,000.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a parlé de 50 centins et il a ajouté qu'il trouvait ce taux trop élevé.

L'honorable M. BENNETT: Dites-nous ce qu'on a payé l'année dernière.

L'hon. M. DANDURAND: L'honorable sénateur a l'air de poser cette question comme s'il s'imaginait qu'il y a anguille sous roche.

L'honorable M. BENNETT: Pourquoi ne pas vouloir nous dire ce qu'on a payé l'année dernière?

L'honorable M. DANDURAND: Je me procurerai ce renseignement.

L'honorable M. BENNETT: Je me suis renseigné et l'on m'a donné confidentiellement le prix exact.

L'honorable M. CASGRAIN: Dites-le nous, dans ce cas-là.

L'honorable M. BENNETT: Je n'en ferai rien. Ce renseignement m'a été donné confidentiellement.

L'honorable M. DANDURAND: Cela montre bien le danger qu'il y a à mener une cam-

pagne dans cette Chambre avant d'avoir en main tous les faits. Il devrait y avoir un moyen de se procurer des renseignements et de les transmettre aux chefs des partis à la Chambre des communes et ici. Je ne verrai pas d'un mauvais œil la formation d'un comité mixte des deux Chambres chargé d'examiner les faits qui lui seraient soumis avant de détruire de nos mains la réputation de notre propre bien.

L'honorable M. BENNETT: Si l'honorable sénateur veut bien se renseigner sur le prix qui a été payé l'année dernière, il s'apercevra que mon calcul n'était pas loin de la vérité.

L'honorable M. DANDURAND (lisant):

Nous comptons transporter, cette saison, environ 975,000 tonnes de charbon aux ports du lac Supérieur et de la baie Georgienne, réparties comme suit:

Fort-William	450,000	tonnes
Port-Arthur	285,000	"
Midland	100,000	"
Key Harbour	100,000	"
Superior	40,000	"
	975,000	"

Ce charbon sera chargé dans des ports comme: Lorain, Erié, Ashtabula, Huron, Fairport et Cleveland.

Je constate que durant la saison de navigation 1923, en plus du tonnage transporté par les navires de la Canada Steamship Lines et de la compagnie Playfair, une grande quantité de notre charbon des lacs a été chargée à bord de navires d'autres compagnies canadiennes telles que la Matthews Steamship Company, Limited, Glen Steamship Line, Limited, Norman M. Patterson Company, Limited, Geo. Hall Coal Shipping Corporation, Algoma Central Steamship Line, Limited, Robert S. Misner, Mullen Coal Company, etc.

L'hon. M. BENNETT: Et les navires américains à bord desquels j'ai dit que ce charbon était transporté? Est-ce que cela est erroné aussi?

L'honorable M. DANDURAND: Si l'honorable sénateur veut bien me laisser continuer il trouvera peut-être dans la lettre du gérant général, M. Teakle, les renseignements qu'il veut avoir à ce sujet. Si, lorsque j'aurai terminé, je n'ai pas couvert tout le terrain, l'honorable sénateur pourra m'envoyer un mot—il n'aura pas besoin pour cela, bien que j'éprouve toujours du plaisir à l'entendre,—de faire un autre discours—et je lui procurerai les renseignements qu'il désire.

Je passe maintenant à la lettre adressée à M. D. E. Galloway:

Cher monsieur:

En réponse aux questions que vous m'avez posées ce matin au sujet des déficits enregistrés par plusieurs de nos navires alors qu'ils étaient utilisés au transport du grain sur les Grands lacs en 1923, j'ai l'honneur de vous informer que le *Canadian Warrior* a été immobilisé à Collingwood du 1er janvier au 15 septembre et que le *Canadian Signaller* a eu un sort semblable. La raison en est qu'il fallait faire à ces navires des réparations urgentes et qu'on a jugé bon de ne pas les mettre en service avant qu'il n'y eût une demande suffisante à des taux avantageux, étant donné surtout que ces navires avaient été mis en vente et que le prix de vente devait être basé sur l'état du navire et l'endroit où il se trouvait. Au mois de septembre, ou à peu près à cette époque-là, il y eut, d'après notre département du trafic, une forte demande pour des navires et c'est alors que l'on décida de faire faire au *Canadian Warrior* et au *Canadian Signaller* les réparations nécessaires.

Les déficits enregistrés comprennent les dépenses encourues pendant la période durant laquelle ces navires ont été immobilisés et qui se chiffrent comme suit:

Canadian Signaller, du 1er janvier au 13 septembre, $4,662.15; *Canadian Warrior*, du 1er janvier au 15 septembre, $5,132.59; réparations au *Canadian Signaller*, $5,784.27; réparations au *Canadian Warrior*, $8 084.40.

Canadian Engineer—Ce vapeur a été utilisé au transport du grain, du 4 mai au 15 juin. A cette date, nous conclûmes un arrangement pour transporter des automobiles de Détroit à Montréal. On en décida ainsi parce qu'il n'y avait pas, à cette époque-là, de demandes pour des navires faisant le transport du grain, et que nos navires devaient transporter ces automobiles directement de Montréal en Australie, le *Canadian Engineer* étant utilisé pour faire la navette entre Détroit et Montréal. Il continua de faire ce service jusqu'au 7 septembre alors qu'il fut utilisé de nouveau au transport du grain, et cela jusqu'à la fin de la saison.

Canadian Sower—Le déficit enregistré par ce navire fut causé en partie par le fait qu'il put pas obtenir durant le mois de novembre, des taux aussi élevés que nos autres navires, et aussi par les conditions qui existaient dans les ports de chargement et de déchargement.

Quant aux navires qui faisaient le transport du charbon sur les Grands lacs, ils étaient affrétés à différentes compagnies, et les contrats d'affrétement contenaient une clause d'après laquelle ils devaient revenir lège de Port-Colborne ou des ports de la baie aux ports dans lesquels le grain était chargé. A cette époque le *T. J. Drummond* et le *J. A. McKee* étaient affrétés à la Great Lakes Transportation Company.

Il est vrai que nous avons eu six navires, le *Canadian Aviator*, *Canadian Hunter*, *Canadian Raider*, *Canadian Rancher*, *Canadian Trapper* et *Canadian Trooper*, immobilisés à Montréal durant toute la saison d'été 1923. Il était impossible de mettre ces navires en service sur les Grands lacs à cause de leurs dimensions; ils ont en effet 331 pieds de longueur alors que la longueur des écluses du canal Lachine n'est que de 255 pieds.

Votre bien dévoué,

R. B. Teakle,
Gérant général.

Toutes les questions soulevées par l'honorable sénateur se résument donc, d'après moi, à des questions d'administration. Allons-nous avoir à nous prononcer maintenant sur des questions d'administration, je vous le demande? Inutile de dire qu'en ce qui concerne les faits reprochés, dont deux font actuellement le sujet d'une enquête, je ne puis accepter cette motion. J'espère que l'honorable sénateur qui me fait vis-à-vis (l'honorable sir James Lougheed), s'il a l'intention de parler après moi, va ajourner le débat pour essayer d'élucider lui aussi les différents problèmes que nous sommes appelés à résoudre et pour nous permettre en même temps d'examiner le rapport annuel du ministre des chemins de fer que celui-ci expose cet après-midi à la Chambre.

Comme je l'ai déjà dit, ce sont des questions qui intéressent le pays tout entier. Je

ne vois pas ce que les honorables sénateurs, qui ont porté une accusation d'une portée aussi large et aussi générale, auraient à gagner en faisant faire une enquête par un comité du Sénat, et j'espère qu'ils n'en font pas une question d'esprit de parti. Je me rends compte que nous nous trouvons au Canada dans une situation financière difficile, qui demande à être examinée avec soin et maniée avec prudence. Je suis convaincu que lorsque l'honorable sénateur aura consulté les sages de son parti et aura examiné avec eux la situation, il se rendra compte, comme moi, que l'on devrait pouvoir obtenir des chemins de fer nationaux et de la marine marchande des informations que nous pourrions peut-être ensuite commenter, mais que continuer à procéder comme nous l'avons fait jusqu'à présent ne peut que nuire à notre propre réseau des chemins de fer nationaux. Je suis d'avis que nous nous devons et que nous devons au peuple de ce pays d'éviter de détruire, mais bien plutôt de tendre une main secourable et d'essayer d'édifier.

L'honorable M. SCHAFFNER: Bien que n'étant pas absolument pertinente, il y a une question que j'aimerais bien à poser à l'honorable sénateur.

J'essaye depuis longtemps de découvrir à quel service était destinée cette marine marchande. On nous a dit aujourd'hui qu'elle n'était pas faite pour transporter du charbon, et le ministre de l'Agriculture nous a déclaré qu'elle n'était pas utilisable non plus pour le transport des bestiaux et du blé sur les routes océaniques. Je ne sais pas si je suis en droit d'espérer que l'honorable sénateur répondra à cette question.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur qui siège à ma gauche me dit qu'il possède ce renseignement.

L'honorable M. SCHAFFNER: C'est un renseignement que j'aimerais bien à avoir.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur doit se souvenir que deux ans avant la fin de la guerre, le ministre de la Marine, avec le consentement unanime, non seulement de cette Chambre mais de l'autre Chambre aussi, décida, par suite des pertes considérables que les sous-marins avaient fait subir à la marine mondiale, de construire une flotte de navires pour remplacer ceux qui disparaissaient chaque jour. Ces navires, destinés au transport océanique, furent construits. Ils n'étaient pas bâtis pour aller sur les lacs. Les navires des lacs qui étaient trop gros pour traverser les canaux durent être sectionnés en deux et descendus de la sorte; tous ceux qui habitent les bords du Saint-Laurent ont pu voir nombre de ces navires, sectionnés en deux et amenés par morceaux avec de bonnes épontilles et des compartiments étanches, être soudés de nouveau et envoyés sur l'océan. Le principal à ce moment-là était d'expédier des munitions et des denrées de l'autre côté de l'océan, et l'on manquait de navires. Tout le monde sait que durant la guerre, les prix de transport étaient tellement élevés qu'en deux voyages un navire payait le prix de sa construction. Les taux d'assurance aussi étaient très élevés.

Les navires qui ont été construits à cette époque ne s'adaptent plus au commerce actuel. Ils ont été construits pour le transport océanique et, je le fais remarquer surtout pour les honorables sénateurs de l'Ouest, ils devaient être construits assez solidement pour pouvoir braver une tempête sur l'océan. Le poids de ces navires était considérable et ils ne pouvaient transporter qu'un tiers de la cargaison d'un bâtiment du même tonnage faisant le service sur les lacs. Supposons qu'un des navires de cette dernière catégorie puisse transporter 300,000 boisseaux; un océanique du même tonnage ne pourrait en transporter que 200,000.

L'honorable M. SCHAFFNER: En quelle année a-t-on commencé à construire ces navires?

L'honorable M. CASGRAIN: En 1916, deux ans avant la fin de la guerre, le Parlement siégeait alors au Musée et je me souviens parfaitement avoir voté en faveur de la politique de M. Ballantyne, parce que nous étions en guerre et qu'il nous fallait des navires. On avait accordé des contrats pour la construction des navires, mais ils ne furent pas tous terminés, et c'est un point que l'on pourrait peut-être discuter. Lorsque les soldats commencèrent à revenir du front, il y eut beaucoup de sans-travail et c'est la raison que donna l'ancien gouvernement pour parachever ces navires. Je ne l'en blâme pas. Quelques-uns ne furent terminés qu'un an et demi ou deux ans après la guerre. Parmi ceux de 8,000 tonneaux, plusieurs furent construits à Halifax. D'autres qui avaient été sectionnés en deux une première fois, le furent de nouveau et ramenés sur les lacs.

L'honorable M. SCHAFFNER: Tout cela ne nous dit pas à quel service ils étaient destinés.

L'honorable M. CASGRAIN: Ils ont été construits pour transporter des munitions et des denrées outre-mer.

L'honorable M. ROBERTSON: Pour fins générales.

L'honorable M. SCHAFFNER: Ils n'ont pas du tout été construites pour fins générales.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous en avons aujourd'hui en service sur la route des Antilles et sur d'autres routes, mais ce ne sont pas des navires qui rapportent. Je ne sais pas exactement pourquoi ils ont été construits de cette façon. On avait besoin pendant la guerre de navires d'un certain tirant d'eau parce qu'on ne savait pas exactement dans quel port il leur fallait aller, et comme ils avaient été faits pour les besoins de la guerre, ils ont été construits de cette façon. Ils sont à peu près tous du même type, à entrepont et construits solidement, mais, au point de vue commercial, ils ne sont pas économiques. Ils sont pourvus de machines très puissantes qui dépensent beaucoup de charbon. Certains d'entre eux peuvent aller beaucoup plus vite qu'un cargo-boat ordinaire. Le service de ces navires équivaudrait à transporter des pommes de terre dans un sulky.

L'honorable M. SCHAFFNER: Pensez-vous qu'ils rendraient des services dans la baie d'Hudson?

L'honorable M. CASGRAIN: Ce serait le meilleur endroit pour eux; de cette façon, on économiserait de l'argent parce qu'on ne les reverrait plus.

L'honorable M. TANNER: Plusieurs de ces navires ont servi au transport des bestiaux en Angleterre.

L'honorable M. CASGRAIN: Oui, mais combien a-t-on perdu d'argent en ce faisant? Ils ne sont pas non plus aménagés pour le transport des bestiaux. Je conseille à l'honorable sénateur de lire le discours prononcé dans l'autre Chambre par M. Duff, le député de Lunenburg, je crois, dans lequel il explique comment il se fait que ces navires ne peuvent pas être utilisés d'une façon économique.

L'honorable M. TANNER: Voulez-vous parler du discours de cinq heures?

L'honorable M. CASGRAIN: Oui.

L'honorable M. ROBERTSON: Bien que ne faisant pas exactement vis-à-vis à l'honorable sénateur (l'honorable M. Dandurand), je réclame l'honneur d'ajourner le débat.

L'honorable M. BENNETT: Je désirerais, avant que le débat ne soit ajourné, demander au leader du gouvernement comment il peut se disculper de n'avoir pas demandé de soumissions pour le transport de 1,600,000 tonnes de charbon, lorsqu'il sait parfaitement qu'aucun contrat dépassant $5,000 ne peut être signé sans que des soumissions aient été demandées au préalable.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas à me disculper, pour la bonne raison que je n'ai rien à voir en la matière, mais je présume que les têtes dirigeantes de la marine marchande sont en mesure de répondre à toutes ces questions.

L'honorable M. BENNETT: Qu'ils viennent ici, c'est tout ce que nous demandons.

L'honorable M. DANDURAND: Ils ont fourni un grand nombre de réponses et beaucoup de sénateurs en sont probablement satisfaits, mais si certaines questions leur ont échappé je serais heureux que l'honorable sénateur voulût bien les poser de nouveau par ordre pour que je puisse les porter à la connaissance du bureau d'administration de la marine marchande. Je n'ai pas encore pu savoir où se trouvait ce bureau. Je ne suis jamais venu en contact avec ces messieurs pas plus qu'avec les directeurs des chemins de fer nationaux.

L'honorable M. BENNETT: Mon honorable ami (l'honorable M. Casgrain) pourrait-il me dire s'il faisait allusion à ces navires des Grands lacs qu'il qualifiait de navires à entrepont, lorsqu'il disait qu'ils ne pouvaient transporter que de petites cargaisons, etc.

L'honorable M. CASGRAIN: Oui.

L'honorable M. BENNETT: Tout ce que je puis lui dire alors, c'est qu'il regrettera ces paroles lorsqu'il aura la preuve devant lui; sa réputation va en souffrir.

L'honorable M. ROBERTSON: L'honorable sénateur de New-Westminster désirant faire quelques remarques, je retire ma motion.

L'honorable M. TAYLOR: Je n'ai que quelques mots à dire, et je proposerai ensuite l'ajournement du débat. Je crois que le Sénat, peut, à bon droit, se féliciter d'avoir fait une bonne besogne en arrachant à l'honorable sénateur la réponse du nègre: "Ne tirez pas, je descends.

L'honorable M. DANDURAND: Si l'honorable sénateur veut parler du commissaire enquêteur, dans ce cas-là le nègre est à Winnipeg.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il finira bien par descendre.

L'honorable M. DANDURAND: Il descendra avec son rapport.

L'honorable M. TAYLOR: Si un message est arrivé de Winnipeg, je n'ai aucune objection à diriger l'allusion de ce côté-là. Je ferai cependant remarquer à l'honorable sénateur qu'il s'agit évidemment d'une conversion de la dernière heure, car, il y a quelques jours seule-

ment, son collègue, le ministre des Chemins de fer, donnait une réponse plutôt curieuse pour un ministre de la couronne, et la transmettait aux quatre coins du pays par l'intermédiaire de la presse canadienne; cette réponse signifiait que les personnes qui avaient porté ces accusations devaient débourser ou se taire, autrement dit, s'adresser aux tribunaux en payant elles-mêmes tous les frais ou cesser de se prévaloir du privilège qu'elles possèdent de soumettre leurs griefs au Parlement lorsque les individus et les ministres chargés de faire enquête dans les causes de ce genre refusent de faire leur devoir.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur ferait bien mieux de se fier au ministre qui représente le Gouvernement dans cette Chambre qu'aux rapports des journaux.

L'honorable M. TAYLOR: Je répondrai au ministre qui représente le Gouvernement dans cette Chambre qu'il a été assez aimable pour me prendre à partie cet après-midi, et me faire la leçon parce que j'avais osé user de mes privilèges en disant qu'il ne voyait pas le motif qui m'avait poussé à exposer ces faits devant la Chambre l'autre jour, et à ne pas présenter une motion qui fut appropriée à la circonstance. S'il me l'avait demandé à ce moment-là ou auparavant, je me serais fait un plaisir de le lui dire, comme je le lui dis maintenant, que dans les Statuts du Canada, autrement dit dans la loi de la marine marchande, article 781, se trouvent les instructions suivantes:

> Le ministre peut nommer tout fonctionnaire du gouvernement du Canada, ou tout juge de la Cour supérieure de la province de Québec, ou tout juge d'une cour de comté, ou tout juge local en Amirauté de la Cour de l'Echiquier du Canada, ou tout magistrat stipendiaire, commissaire chargé de tenir des enquêtes formelles, et tel commissaire constitue à cette fin un tribunal.

Ceci a déjà été fait, comme je l'ai dit l'autre jour. La loi dit de plus:

> 805. Dans tous les cas où une enquête formelle a eu lieu, le ministre peut en ordonner la réouverture, soit généralement, soit à l'égard de quelqu'une de ses parties; et il doit le faire,
>
> (a) si l'on a découvert quelque preuve nouvelle et importante qui n'avait pu être produite à l'enquête; ou
>
> (b) si, pour quelque autre raison, il y a, à son avis, lieu de soupçonner que justice n'a pas été rendue.
>
> 807. Le ministre peut si, dans quelque cas, il le juge à propos, payer les frais de toute enquête formelle, sur les sommes votées par le Parlement pour faire faire des enquêtes sur les sinistres maritimes.

Lorsque, l'autre jour, l'honorable sénateur qui représente le Gouvernement dans cette Chambre a pris connaissance des faits que j'ai exposés ici, je croyais qu'il en aurait parlé immédiatement à ses collègues du Cabinet, et qu'il les aurait poussés à instituer une enquête selon les dispositions de la loi de marine marchande qui enjoint de tenir telle enquête, si pour quelque autre raison, il y a, à son avis, lieu de soupçonner que justice n'a pas été rendue. Il me semble que les déclarations statutaires que j'ai remises au Commissaire constituent un motif d'enquête suffisant.

J'ai été très heureux d'apprendre, cet après-midi, de la bouche de l'honorable sénateur, qu'une commission royale allait être nommée, mais je suggère que ce soit une commission d'enquête, dont le Gouvernement devra se porter responsable, la loi disant qu'il est responsable dans un tel cas, et que l'on n'essaye pas de trouver une porte de sortie en disant: "Nous allons vous donner une Commission royale de votre choix, mais les frais retomberont sur celui qui a cru de son devoir de porter ces faits à notre connaissance".

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur comprendra que dès que j'eus pris connaissance des accusations qu'il portait, je me suis adressé au président des chemins de fer nationaux, et je lui ai laissé entendre que le point faible de l'enquête pouvait être que M. Temple n'avait pas été investi des pouvoirs nécessaires. Je n'avais nullement l'intention de faire faire aux Chemins de fer nationaux une chose qu'ils n'avaient pas l'intention de faire, vu qu'ils ont le champ libre, mais j'ai suggéré au président de faire investir le commissaire, M. Temple, de tous les pouvoirs nécessaires.

L'honorable M. TAYLOR: J'espère bien que ce ne sera pas M. Temple qu'on investira de certains pouvoirs.

Je veux dire quelques mots maintenant des déclarations faites par sir Henry Thornton le lendemain même du jour où le débat eut lieu dans cette Chambre. J'ai constaté que ces déclarations étaient basées sur des rapports de journaux qui n'étaient pas tout-à-fait exacts, et qu'il m'avait pris à partie pour certaines choses que les journaux reproduisaient, mais que je n'avais jamais dites, à savoir que je n'avais reçu aucun avis qu'une enquête allait être tenue. J'ai reçu un avis, mais je ne sache pas que personne autre ou le public en ait été avisé. J'appris la date exacte de l'enquête, lorsque j'envoyai un télégramme à M. Temple à ce sujet, mais il ne m'avertit point de la date de son arrivée, bien qu'il fût déjà en retard de deux semaines. Les fonctionnaires des chemins de fer nationaux et les accusés de Vancouver furent avisés, mais le public de Vancouver et les plaignants, n'ont, à ma connaissance, reçu aucun avis. Sir Henry Thornton prétend que des avis ont été insérés dans les journaux. Je lis régulièrement les journaux et j'avoue que je n'ai jamais vu cet avis et que personne ne

m'a dit l'avoir vu; je sais aussi qu'aucune des personnes intéressées à cette enquête n'a eu vent qu'un tel avis avait été publié. Je dois ajouter que, même s'il avait été publié, personne n'aurait compris ce que cet entrefilet ambigu voulait dire.

Je propose maintenant l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat est ajourné à mardi prochain.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill B4 intitulé: Loi pour faire droit à Angus Martin.—L'honorable M. Blain.

Bill C4 intitulé: Loi pour faire droit à Lester Ernest Greenwood.—L'honorable M. White (Pembroke).

Bill D4 intitulé: Loi pour faire droit à Charles Lawson.—L'honorable M. Bennett.

Bill E4 intitulé: Loi pour faire droit à Margaret Hickey.—L'honorable M. Green.

Bill F4 intitulé: Loi pour faire droit à William John Chenery.—L'honorable M. Green.

Bill G4 intitulé: Loi pour faire droit à Florence Roberts.—L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill H4 intitulé: Loi pour faire droit à Hugh Allan Macdonald.—L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill I4 intitulé: Loi pour faire droit à Wilhelmine Christina Slater.—L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill J4 intitulé: Loi pour faire droit à Emma Doris Perley.—L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill K4 intitulé: Loi pour faire droit à Arthur Hill.—L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill L4 intitulé: Loi pour faire droit à Louis White.—L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill M4 intitulé: Loi pour faire droit à Emily Elizabeth Reeder.—L'honorable M. McCoig).

EMBRANCHEMENT DE LLOYDMINSTER

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada sur un parcours de 45 milles vers le nord-ouest à partir de Lloydminster, dans la province de la Saskatchewan.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

L'hon. M. TAYLOR.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 29 mai 1924.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

GUERRE AVEC LA TURQUIE

L'hon. M. GRIESBACH donne avis qu'il demandera au Gouvernement:

1. A-t-il existé un état de guerre entre le Canada et la Turquie au cours des dernières années; et, dans l'affirmative,

2. L'état de guerre entre le Canada et la Turquie a-t-il été déclaré dans un avis, dans une proclamation ou dans un autre document publié par le gouvernement du Canada pour être porté à la connaissance du peuple canadien, au cours des dix dernières années; dans l'affirmative, citer le document.

3. Si un état de guerre a existé entre le Canada et la Turquie au cours des dix dernières années, cet état de guerre a-t-il pris fin? Dans l'affirmative, par l'intervention de quel traité de paix ou par quels autres moyens cet état de guerre a-t-il pris fin?

4. Si un état de guerre existe actuellement entre le Canada et la Turquie, quelle action offensive ou défensive le gouvernement se propose-t-il de prendre?

5. Si un état de guerre existe entre le Canada et la Turquie, et si le gouvernement ne se propose aucune action offensive ou défensive, le gouvernement a-t-il l'intention de mettre fin à cet état de guerre au moyen d'un traité de paix ou autrement?

Je n'ai pas fixé de date pour la réception de ces documents, mais j'espère les obtenir sous peu.

L'honorable M. DANDURAND: Peut-être puis-je vous donner la réponse immédiatement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pour faire cesser la guerre.

L'honorable M. DANDURAND: La guerre existait entre le Canada et la Turquie dès que Sa Majesté le Roi déclarait la guerre à la Turquie, ou dès que la Turquie déclarait la guerre à la Grande-Bretagne. A ce moment, le Canada, d'après la Constitution, était en guerre. Cette guerre prit fin lorsque Sa Majesté le Roi signa le traité de paix ou le ratifia. Je crois avoir répondu aux questions de mon honorable ami.

L'honorable M. GRIESBACH: Sauf que mon honorable ami a omis de me donner le nom du traité de paix en question (le traité de Sèvres ou de Lausanne).

L'honorable M. DANDURAND: Je parle du traité qui a été ratifié dernièrement par Sa Majesté le Roi et que nous appelons le Traité de Lausanne.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous pensez qu'il n'y a aucun danger d'invasion de la part des Turcs?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Cette déclaration me rassure.

L'honorable M. GRIESBACH: Je désire que ma demande soit inscrite à l'ordre du jour. J'accepte la réponse de l'honorable leader du gouvernement et puisqu'elle paraîtra au Hansard, on pourra la comparer avec les renseignements qui nous seront fournis.

L'honorable M. DANDURAND: Je voulais au moins rassurer mon honorable ami.

BILL DE DIVORCE

PREMIERE LECTURE

Bill U4, intitulé: Loi pour faire droit à Raymond Anderson Mashinter.—L'hon. M. Blain.

IMPORTATIONS SOUS LA PREFERENCE BRITANNIQUE

INTERPELLATION

L'honorable M. WEBSTER (Stadacona) demande au Gouvernement:

De produire une liste des principaux articles importés de la Grande-Bretagne au Canada durant l'exercice financier de 1923, et qui ont bénéficié du tarif de préférence.

1. Quelle était la valeur de ces articles?
2. A combien se sont élevés les droits perçus sur ces articles?
3. A combien se seraient élevés les droits sur ces mêmes articles, sans ce tarif de préférence, ou si le tarif général avait été appliqué?
4. Et qu'il demandera aussi la production d'une liste des articles sur lesquels le tarif de préférence a été relevé ou abaissé directement ou indirectement, par le budget du présent exercice.

L'honorable M. DANDURAND: J'avais l'intention de demander à l'honorable sénateur de présenter une motion pour production de documents, mais le ministère m'avertit que les renseignements ne pourront être fournis avant quelque temps et, en conséquence, je suggère que l'avis reste à l'ordre du jour.

L'honorable M. DAVID: L'honorable sénateur doit alors présenter une autre motion?

L'honorable M. DANDURAND: Non. D'ailleurs je n'ai pas son consentement de changer cette interpellation en motion pour production de documents; et, puisqu'il est absent, il est préférable, je crois, de laisser l'interpellation à l'ordre du jour.

L'honorable M. BEIQUE: Prépare-t-on la réponse?

L'honorable M. DAVID: Ces renseignements m'intéressent; et si vous désirez que je présente ma motion relativement à la préférence britannique, il est absolument nécessaire que les documents requis soient produits devant cette Chambre aussitôt que possible. J'espère donc que vous y verrez.

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai tout mon possible afin d'obtenir du ministère, les renseignements désirés. La déclaration que je vous ai faite, m'a été transmise par M. Farrow, sous-ministre.

MOTION POUR PRODUCTION DE DOCUMENTS

Sur motion de l'honorable M. McLennan, pour l'honorable M. Webster (Stadacona), il est ordonné qu'il émane un ordre du Sénat pour un état indiquant:

La liste des principaux articles importés de la Grande-Bretagne au Canada durant l'exercice financier de 1923, et qui ont bénéficié du tarif de préférence.

1. Quelle était la valeur de ces articles?
2. A combien se sont élevés les droits perçus sur ces articles
3. A combien se seraient élevés les droits sur ces mêmes articles, sans ce tarif de préférence, ou si le tarif général avait été appliqué?
4. Et qu'il demandera aussi la production d'une liste des articles sur lesquels le tarif de préférence a été relevé ou abaissé directement ou indirectement, par le budget du présent exercice.

La motion est adoptée.

EXPORTATIONS SOUS LE TARIF McKENNA

MOTION POUR PRODUCTION DE DOCUMENTS

L'honorable M. McLENNAN (pour l'honorable L. C. Webster) propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour un état indiquant:

1. La liste des articles exportés de la Grande-Bretagne au Canada, et qui bénéficient du régime de préférence du tarif McKenna.
1. La liste des articles exportés de la Grande-Bretagne au Canada, et qui bénéficient du régime de préférence du tarif McKenna.
2. La valeur de ces articles ainsi exportés.
3. Le taux des droits de préférence sur ces articles.

La motion est adoptée.

ENTREPOTS DE DOUANE A HALIFAX

MOTION POUR PRODUCTION DE DOCUMENTS

L'honorable M. TANNER propose:

Ordonné qu'il émane un ordre du Sénat pour la production de copies de toute la correspondance échangée en 1921 et depuis lors entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, ou toute personne agissant en son nom, et le ministère des Douanes et de l'Accise, ou quelque autre service administratif du Gouvernement du Canada, à l'égard de l'établissement, dans la cité de Halifax, Nouvelle-Ecosse, d'entrepôts de douane pour les liqueurs enivrantes.

La motion est adoptée.

MODIFICATIONS APPORTEES AU TARIF EN 1897

MOTION POUR PRODUCTION DE DOCUMENTS

Par l'honorable M. DAVID:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un relevé faisant connaître les modifications apportées au Tarif en 1897.

L'honorable M. DAVID: Puisqu'on m'a promis de me donner les renseignements ci-dessus demandés, je désire si la Chambre le permet, retirer ma motion.

La motion est rayée.

EXPORTATIONS DE LIQUEURS ENIVRANTES

INTERPELLATION

A l'ordre du jour:

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER (parlant en français): Avant la considération des ordres du jour, je veux attirer l'attention de mon honorable ami qui guide si heureusement les affaires gouvernementales dans cette Chambre, sur une question que je lui ai posée il y a deux mois, concernant les exportations de boissons alcooliques des ports canadiens. Je n'ai reçu aucune réponse à la motion que j'ai proposée il y a deux mois et qui a été adoptée par la Chambre; par conséquent l'autorisation pour la production de ces informations a été donnée. Je sais bien que la préparation d'un tel rapport demande une période raisonnable et je ne veux pas hâter l'action du département plus que de raison, mais le temps passe, et il passe très rapidement, et je demanderais à mon honorable ami qu'il s'informe à ce sujet et qu'il presse le département de donner les informations désirées quelque temps avant la fin de la session.

L'honorable M. DANDURAND: Je dois dire que mon très honorable ami entoure sa requête d'une forme tellement agréable que je puis lui permettre de redoubler mes efforts pour lui obtenir les informations qu'il demande, et j'y verrai dès demain attendu que les divers ministres sont en congé aujourd'hui.

LE DRAPEAU SUR LES EDIFICES

INTERPELLATION

A l'ordre du jour:

L'honorable SMEATON WHITE: Honorables messieurs, je désire demander à l'honorable leader du Gouvernement, pour quelle raison le drapeau n'a pas été hissé ce matin sur les édifices du parlement; et si le gouvernement a pris comme principe d'ignorer que le Sénat fait partie du parlement.

L'honorable M. DANDURAND: De bonne heure ce matin, mon honorable ami m'a fait remarquer que d'après lui, on avait dérogé aux coutumes établies en ce qui concerne le drapeau qui doit être hissé sur les édifices lorsque le parlement est en session. Je suis allé immédiatement aux renseignements, et la personne en charge m'a répondu que le drapeau n'était hissé qu'au son du canon de midi et que ce devoir serait scrupuleusement accompli à l'heure dite.

BILLS DE DIVORCE

TROISIEME LECTURE

Bill B4, intitulé: Loi pour faire droit à Angus Martin.—L'hon. M. Blain.

Bill C4, intitulé: Loi pour faire droit à Lester Ernest Greenwood.—L'hon. G. V. White.

Bill D4, intitulé: Loi pour faire droit à Charles Lawson.—L'hon. M. Bennett.

Bill E4, intitulé: Loi pour faire droit à Margaret Hickey.—L'hon. M. Green.

Bill F4, intitulé: Loi pour faire droit à William John Chenery.—L'hon. M. Green.

Bill G4, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Roberts.—L'hon. W. B. Ross.

Bill H4, intitulé: Loi pour faire droit à Hugh Allan Macdonald.—L'hon. W. B. Ross.

Bill I4, intitulé: Loi pour faire droit à Wilhelmine Christian Slater.—L'hon. W. B. Ross.

Bill J4, intitulé: Loi pour faire droit à Emma Doris Perley.—L'hon. W. B. Ross.

Bill K4, intitulé: Loi pour faire droit à Arthur Hill.—L'hon. W. B. Ross.

Bill L4, intitulé: Loi pour faire droit à Louis White.—L'hon. W. B. Ross.

Bill M4, intitulé: Loi pour faire droit à Emily Elizabeth Reeder.—L'hon. M. McCoig.

DEUXIEME LECTURE

Bill N4, intitulé: Loi pour faire droit à Merlin Englehart Clubine.—L'hon. M. Green.

Bill O4, intitulé: Loi pour faire droit à Victoria Stella Haswell.—L'hon. M. Pope.

Bill P4, intitulé: Loi pour faire droit à Thyrza Ewart, sonnue sous le nom de Thyrza Hodgins.—L'hon. M. Pope.

Bill Q4, intitulé: Loi pour faire droit à Rebecca Messer.—L'hon. M. Pope.

Bill R4, intitulé: Loi pour faire droit à John Henry Kirkwood.—L'hon. M. Willoughby.

BILLS D'INTERET PRIVE

TROISIEME LECTURE

Bill E3, intitulé: Loi concernant la compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie James.—L'hon M. Gordon.

Bill 19, intitulé: Loi concernant la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—L'hon. M. Willoughby.

Bill 38, intitulé: Loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo.—L'hon. M. Green.

Bill 22, intitulé: Loi modifiant la Loi constituant en corporation la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company.—L'hon. M. Crowe.

Bill G4, intitulé: Loi concernant certains brevets appartenant à la "Canadian Sumner Iron Works, Limited".—L'hon. M. Barnard.

BILL CONCERNANT LES DIFFEREND INDUSTRIELS

ETUDE REMISE A UNE DATE ULTERIEURE

A l'ordre du jour:

Le Sénat se forme en comité général pour étudier le bill 7 intitulé: Loi modifiant la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907. — L'honorable M. Dandurand.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, je regrette que l'honorable représentant de Middleton (l'honorable W. B. Ross), ne soit pas présent; car il a montré, plus que tout autre peut-être, un profond intérêt pour ce bill. Je sais qu'il avait l'intention de présenter un argument à cette Chambre au point de vue de la constitutionnalité de cette mesure, et je suis convaincu que le Sénat tout entier aurait gagné à l'entendre. Je propose à mon honorable ami de laisser cet article du programme à l'ordre du jour jusqu'à mercredi. L'intérêt du public n'en souffrira pas, j'en suis certain, car depuis longtemps déjà, cette question est à l'ordre du jour. Je crois comprendre que mon honorable ami de Middleton sera ici mercredi.

L'honorable M. BELCOURT: Avant que mon honorable ami, le leader du Gouvernement, se prononce sur ce point, je désire faire remarquer que l'honorable représentant de Middleton, a donné l'autre jour, des signes évidents d'incertitude à la suite de la courte discussion qui a eu lieu au sujet de la constitutionnalité de cette loi; et je doute fort qu'il revienne sur ce point.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il se remet de ses émotions.

L'honorable M. McMEANS: Je désire savoir si on a obtenu l'opinion du ministère de la Justice à propos de ce bill.

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais avoir déclaré l'autre jour, que le ministère de la Justice avait décidé qu'il n'appartenait pas au parlement fédéral de mettre en doute son autorité, d'autant plus que la cour d'appel de la province d'Ontario avait rendu un jugement favorable concernant l'application de nos pouvoirs relativement à cette question. C'est, je crois, l'opinion du ministère de la Justice, qui était représenté devant les cours d'Ontario pour défendre la constitutionnalité de la loi et eut gain de cause devant le plus haut tribunal de cette province.

L'honorable M. McMEANS: Ce n'est peut-être pas au sujet de la loi, mais il me semble qu'un député de la Chambre des Communes m'a dit que le ministère de la Justice était d'opinion que la loi était ultra vires. Si tel est le cas, nous devrions être renseignés.

L'hon. M. DANDURAND: Cette déclaration a-t-elle été faite aux Communes?

L'honorable M. McMEANS: Non; c'était une opinion fournie à la Chambre des Communes par le ministère de la Justice et transmise, je le suppose, à tous les honorables sénateurs comme à moi-même.

L'honorable M. DANDURAND: Mais j'ai communiqué directement avec le ministère de la Justice et j'en ai obtenu le renseignement que je viens de vous donner. Je crois l'avoir déjà mentionné une fois.

L'honorable M. McMEANS: Le renseignement dont je parle date seulement de quatre ou cinq jours, c'est-à-dire après la déclaration de l'honorable leader du Gouvernement dans cette Chambre. J'ajouterai que j'ai reçu des lettres de différentes personnes de Winnipeg, au sujet de cette loi, et que je leur ai envoyé une copie de l'opinion émise par le ministère de la Justice. J'en donnerai une à l'honorable leader, s'il le désire; je tiens ces renseignements d'un député de Toronto.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne veux pas insister pour que l'on continue le débat, mais si l'absence de l'honorable représentant de Middleton est la seule raison que mon honorable ami ait à offrir pour retarder l'étude de ce bill en comité, je serais d'avis que nous poursuivions le débat en comité; et lorsque le bill subira sa troisième lecture, si l'honorable sénateur de Middleton peut nous convaincre que nous outrepassons nos droits, il sera toujours temps d'ajourner l'adoption du bill. Je suis toutefois convaincu que les honorables sénateurs ici présents ont assez d'expérience et de sagesse pour traiter actuellement des mérites du bill.

L'honorable M. BEAUBIEN: J'espère que l'honorable leader du Gouvernement nous accordera le délai demandé au sujet de ce bill. Je sais que la dernière fois qu'on en a ajourné le débat, l'honorable représentant de Middleton était prêt à présenter son argument, mais il a consenti à l'ajournement du débat, par considération pour l'honorable représentant de Welland (l'honorable M. Robertson), qui prend un intérêt tout particulier à ce bill. Dans ces conditions, je suis certain qu'un ajournement de quelques jours n'aura aucun résultat fâcheux. Il n'y a pas péril en la demeure; et ce n'est qu'une question de courtoisie réciproque envers l'honorable représentant de Middleton.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai aucune objection à ajourner le débat jusqu'à mercredi, s'il est bien compris que nous discuterons le bill en comité, car si nous devons remettre le débat de jour en jour sous prétexte qu'un honorable sénateur est absent, nous arriverons probablement à la fin de la session sans avoir rien décidé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous en finirons mercredi, d'une manière ou d'une autre.

L'honorable M. DANDURAND: Naturellement, si nous renvoyons le bill à la Chambre des Communes avec un amendement, ledit amendement sera discuté par elle. Dans les circonstances, je propose que l'article soit rayé de l'ordre du jour et inscrit de nouveau pour mercredi de la semaine prochaine.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du vendredi, 30 mai 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, et Son Honneur le président occupe le fauteuil.

Prières et affaires de routine.

SECOURS AUX SANS-TRAVAIL DE LA CITE DE WINNIPEG

L'honorable M. McMEANS demande au Gouvernement:

Le gouvernement a-t-il l'intention de payer à la cité de Winnipeg sa part des dépenses de secours aux sans-travail durant les années comprises entre 1920 et 1923?

L'honorable M. DANDURAND: Le ministère du Travail a versé au Trésor de la cité de Winnipeg les montants indiqués dans le tableau ci-après et dus pour les années mentionnées jusqu'à cette date:

	1920-21	1921-22	1922-23	Totaux.
Secours aux civils	$ 51,003 49	$ 71,170 38	$ 24,425 33	$ 146,599 20
Secours aux vétérans		22,172 04	9,324 67	31,496 69
Dépenses additionnelles de la municipalité			18,427 80	18,427 80
Totaux	$ 51,003 49	$ 93,342 40	$52,177 80	$ 196,523 69

L'hon. M. BEAUBIEN.

Note: Le montant porté au compte de 1922-23 représente la proportion payée par le gouvernement fédéral dans les dépenses faites par la municipalité de Winnipeg avant le 15 juin 1922 suivant les arrêtés du conseil en vigueur durant l'hiver 1921-22.

Durant le mois de décembre 1922, le premier ministre du Manitoba et le greffier de la cité de Winnipeg reçurent un avis les informant "que la question du secours fédéral aux municipalités, tant réparti sur la base de l'hiver dernier qu'autrement, a été prise en sérieuse considération par le Gouvernement qui juge nécessaire de déclarer que d'après les dossiers publics, ni la présente administration ni celle qui l'a précédée ne considèrent les subsides de secours versés aux municipalités durant les deux dernières années comme engageant le gouvernement fédéral à partager les responsabilités des autorités provinciales ou municipales, sauf dans des conditions semblables à celles qui ont existé durant l'hiver 1920-21 et 1921-22, alors que pour la première fois dans l'histoire de notre peuple, le chômage était général dans tout le Canada. Les rapports reçus par le gouvernement fédéral ne semblent pas indiquer que les conditions actuelles sont semblables à celles des deux hivers derniers, mais ils démontrent au contraire que la situation industrielle s'améliore et que certaines régions du Canada sont à la veille de retirer les bénéfices d'une moisson abondante et sans précédent Par conséquent, les autorités fédérales croient qu'elles ne peuvent, dans les conditions actuelles, assumer une part des responsabilités qui incombent ordinairement aux autorités provinciales et municipales, et que la situation que vous décrivez comme existant dans votre municipalité ne saurait justifier de leur part une action non conforme au principe établi." L'attitude du Gouvernement n'est pas changée.

BILLS D'INTERET PRIVE

TROISIEME LECTURE

Des bills suivants:

Bill P3, intitulé: Loi constituant en corporation la Merchants Casualty Insurance Company.—L'hon. M. Laird.

Bill Q3, intitulé: Loi constituant en corporation The Laurentian Insurance Company.—L'hon. M. Haydon.

Bill 9, intitulé: Loi concernant The T. Eaton General Insurance Company.—L'hon. M. Lynch-Staunton.

Bill 23, intitulé: Loi concernant la Commercial Travellers Mutual Insurance Society.—L'hon. M. Ross, (Moose Jaw).

Bill 36, intitulé: Loi concernant la Compagnie d'assurance sur la vie dite Northern.—L'hon. M. Lynch-Staunton.

Bill 37, intitulé: Loi ayant pour objet de changer le nom de la Imperial Underwriters Corporation of Canada en celui de Imperial Insurance office.—L'hon. M. Pardee.

BILLS DE DIVORCE

Le bill V4, intitulé: Loi pour faire droit à James Koniaris, est déposé par l'honorable M. McCall.

TROISIEME LECTURE

Des bills suivants:

Bill N4, intitulé: Loi pour faire droit à Merlin Englehart Clubine.—L'hon. M. Green.

Bill O4 intitulé: Loi pour faire droit à Victoria Stella Haswell.—L'hon. M. Pope.

Bill P4, intitulé: Loi pour faire droit à Thyrza Ewart, (autrement connue sous le nom de Thyrza Hodgins).—L'hon. M. Pope.

Bill Q4, intitulé: Loi pour faire droit à Rebecca Messer.—L'hon. M. Pope.

Bil R4, intitulé: Loi pour faire droit à John Henry Kirkwood.—L'hon. M. Willioughby.

DEUXIEME LECTURE

Bill T4, intitulé: Loi pour faire droit à Dorothy Marie Robinson.—L'hon. M. Bennett.

EMBRANCHEMENT DE LLOYDMINSTER

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 46, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada sur un parcours de 45 milles vers le nord-ouest à partir de Lloydsminster, dans la province de la Saskatchewan.

Lloydminster, milliaire 0.46 —	
Travaux projetés en 1924 — Régalage de 20 milles	$ 262,500
Travaux projetés en 1925 — Régalage de 25 milles et 20 milles de pose de rails	385,000
Travaux projetés en 1926 — 25 milles de rails et ballastage de 45 milles de voie	522,500
	$ 1,170,000

En 1924, on se propose de régaler 20 milles de voie à un coût estimé de $262,500. En 1925, on ajoutera 25 milles de régalage et on posera les rails sur un parcours de 20 milles, à un coût estimé de $385,000 et, en 1926, on terminera la ligne au milliaire 45 en posant les autres 25 milles de rails et en posant le ballast sur 45 milles, à un coût de $522,500.

Le but est de finir par atteindre Bruerderheim. La distance entre Lloydminster et Bruerderheim est d'environ 140 milles. La ligne traverse une bonne région agricole convenant à la culture mixte et à la culture des céréales. La région est abondamment colonisée d'un bout à l'autre.

La justification de cette ligne se trouve dans le fait qu'avec les grands progrès réalisés dans la région, le transport aux chemins de fer est beaucoup trop long. On estime qu'une fois la ligne projetée terminée, la région produira 1,350,000 boisseaux de grain par an et que les cultivateurs s'épargneront en moyenne une vingtaine de milles environ dans le transport de leur grain. En calculant ceci à ¾ de cent par boisseau et par mille les cultivateurs économiseraient $202,500 rien que sur le transport des grains. En outre des céréales on estime que la ligne peut avoir à remorquer, dans les deux sens, 460 wagons de marchandises consistant en bestiaux, charbon, bois de construction et denrées. Comme tout le trafic-marchandises venant de cette ligne serait destiné aux longs parcours elle ferait beaucoup pour augmenter les affaires des autres lignes du réseau.

Le Sénat s'ajourne à mardi prochain, à huit heures du soir.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mardi, 3 juin 1924.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir.

Prières et affaires de routine.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—EMBRANCHEMENTS

CRITIQUE DU SENAT PAR LA PRESSE

A l'ordre du jour:

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, on a attiré mon attention sur certains articles publiés hier dans deux journaux d'Ottawa, et censurant un comité de cette Chambre, qui étudie certains bills concernant des embranchements des chemins de fer nationaux du Canada. On prétend que le comité des chemins de fer se laisse influencer par l'administration du chemin de fer Canadien du Pacifique en ce qui concerne la nécessité et l'utilité des embranchements proposés.

Je crois devoir déclarer que cette attaque est mal fondée. Les hauts fonctionnaires du Canadien du Pacifique ont été appelés uniquement pour fournir des renseignements au sujet de deux ou trois bills, (sur neuf qui sont à l'étude), concernant des embranchements qui, s'ils étaient construits, suivraient parallèlement des lignes déjà établies dans la même région. J'ai charge de ces bills et je puis déclarer que jusqu'à présent, je n'ai eu aucune raison de me plaindre des procédures suivies par le comité.

L'un de ces articles est rédigé dans les termes les plus injurieux et les plus offensants que l'on puisse imaginer. Les Chambres parlementaires y subissent un assaut en règle, qu'elles doivent supporter avec un certain degré de philosophie, (que la critique soit bien ou mal-fondée), toutefois, les injures ne sont pas des arguments.

Le Sénat a le droit de demander que l'on ne juge pas son travail avant qu'il soit terminé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, j'approuve entièrement et

je trouve très à propos, les remarques de mon honorable ami au sujet des bills d'embranchements actuellement à l'étude devant le comité des chemins de fer du Sénat. Permettez-moi de vous dire d'abord que les hauts fonctionnaires de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sont venus à contre-cœur devant le comité. Ils ont répondu simplement à une sommation du comité, non pas dans le but de faire valoir leurs intérêts, mais afin de fournir les renseignements dont le comité a besoin de temps en temps au sujet de ces bills qui concernent des territoires traversés par les chemins de fer nationaux canadiens et Canadien du Pacifique. J'ajouterai que j'ai eu une entrevue avec M. Flintoff, avocat-général du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je lui ai dit que le comité désirait obtenir de lui tous les renseignements qu'il était en mesure de fournir afin de permettre aux sénateurs qui en font partie, d'étudier en pleine connaissance de cause, une question aussi importante et de faire un rapport plus exact. Il m'a répondu que non seulement il ne voulait pas se présenter devant le comité, mais que les hauts fonctionnaires de sa compagnie ne jugeaient pas à propos de paraître eux-mêmes, malgré le désir du comité d'obtenir les renseignements dont il pouvait avoir besoin. Néanmoins, le comité a exigé (avec raison, je crois), que toutes les personnes pouvant l'éclairer, comparaissent devant lui. Par conséquent, les fonctionnaires du chemin de fer Canadien du Pacifique qui se sont présentés, l'ont fait après sommation; et leur présence a été requise, non pas pour connaître leur opinion ou avoir leur avis, mais pour obtenir les renseignements dont le comité avait besoin.

Je ne parlerai pas de la méthode suivie par le Sénat aux assemblées du comité; mais je ferai remarquer qu'une certaine faction de la presse du Canada, traite le Sénat d'une manière très étrange. Si nous nous contentons d'adopter sans la critiquer ou l'amender, la législation qui nous est présentée, on dit que nous ne sommes que des machines à signer, et on demande à grands cris l'abolition du Sénat devenu inutile.. Si au contraire nous revisons la législation, si nous l'analysons, si, en un mot, nous remplissons notre charge en nous servant de notre jugement, la faction de la presse hostile au Sénat jette encore les hauts cris et parle de partialité. Suivant moi, cette question des embranchements est la plus sérieuse qui ait été soumise à cette Chambre depuis un grand nombre d'années. Nous avons actuellement à étudier vingt-six ou vingt-sept bills, autorisant la construction d'environ 1,100 milles de voie ferrée et une dépense d'au moins $50,000,000.

L'honorable M CASGRAIN: L'année dernière, l'honorable sénateur a dit $100,000,000.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je fixe aujourd'hui un montant minimum, car on a dit et répété que l'entreprise ne coûterait pas les $100,000,000. Je ne critique pas la politique du Gouvernement en ce qui concerne la construction de ces embranchements, bien que certaines de ces lignes coûteront $40,000 du mille. Les journalistes qui discutent cette question semblent oublier que c'est l'argent du peuple qui est en jeu et non pas celui d'une corporation sur laquelle on pourrait faire retomber la responsabilité de l'entreprise. Les chemins de fer nationaux nous appartiennent, nous construisons nous-mêmes ces embranchements, et l'argent requis vient du Trésor du Canada. Nous sommes responsables de la bonne administration de ces chemins de fer, et nous devons ne pas les grever d'une trop lourde dette, si nous voulons que l'entreprise réussisse. C'est, je crois, un point sur lequel tout le monde est d'accord. Par conséquent, je dis que le Sénat a, en la circonstance, un devoir très important à remplir. Il doit apporter la plus grande attention à l'étude de ces bills. Il a droit à la coopération de toute la presse du Canada, et ne doit pas être exposé aux reproches d'une faction hostile. Les sénateurs ne sont-ils pas, d'ailleurs, aussi intéressés que la presse, au développement et à la prospérité du pays? Dans une question de ce genre, les intérêts sont identiques, et tout ce que le Sénat réclame, c'est que la presse, ou du moins cette faction à laquelle il est fait allusion, comprenne sa responsabilité, comme nous comprenons la nôtre dans la décision que nous devons rendre sur ces bills qui nous sont soumis.

Je n'avais pas l'intention de traiter cette question si longuement, mais je désirais simplement attirer l'attention sur la responsabilité de chaque honorable sénateur dans cette Chambre et sur le devoir qui lui incombe d'étudier avec le plus grand soin et avec impartialité chacun de ces bills, afin de s'assurer que l'argent du Canada sera bien employé.

L'honorable ROBERT WATSON: Honorables messieurs, j'ai un mot à dire au sujet de l'attitude de la presse envers le Sénat. Je crois que cette Chambre a endossé une grave responsabilité l'année dernière, en rejetant le bill des embranchements et je ne suis pas du tout surpris de l'attitude hostile d'une partie de la presse et du pays en général. A la session dernière, le Sénat eut l'occasion de faire connaître quels étaient les embranchements à la construction desquels il était opposé, mais il préféra rejeter le bill tout entier, et aucune charte ne fut accordée. Cette année, le Gou-

vernement a présenté la question sous une autre forme, et nous avons devant nous un bill pour chaque embranchement. On a proposé de consulter des experts afin de s'assurer si ces lignes rapporteront assez pour balancer leurs frais d'exploitation. Je ferai remarquer aux honorables sénateurs qu'on n'a probablement jamais encore construit un seul mille de chemin de fer avec l'espoir qu'il rapporterait assez dans les débuts pour couvrir ses frais d'exploitation. La plupart de nos voies ferrées ont été construites dans un but de colonisation et l'on savait d'avance qu'elles ne pouvaient être une source de revenus à l'époque de leur construction. Il faut construire des chemins de fer pour développer un pays, et l'on sait avant de commencer que ce n'est souvent qu'une avance d'argent, faite dans le but de coloniser le pays.

Les attaques de la presse ont été, peut-être, un peu trop sévères, et un certain nombre d'honorables sénateurs ont pu en être offensés; toutefois, j'espère que tous voudront bien, lorsque ces bills touchant les embranchements seront étudiés en comité ou par cette Chambre, ne pas perdre de vue les intérêts ni les besoins du pays.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dois-je comprendre que l'honorable sénateur insinue que nous n'accordons pas actuellement une attention suffisante à l'étude de ces bills? Cette déclaration m'offense, et si mon honorable collègue ne juge pas à propos d'appuyer le Sénat lorsqu'il est attaqué, comme il l'est actuellement, j'espère au moins qu'il voudra bien parler pour lui-même plutôt qu'au nom de cette Chambre.

L'honorable M WATSON: Je désire déclarer que d'après mon propre jugement et celui du pays, on n'a pas traité ces bills avec justice. lors de la dernière session, en rejetant complètement le programme du Canadien-National, sous prétexte qu'on s'opposait à l'adoption de deux ou trois bills. J'espère que nous ne nous attirerons pas les mêmes reproches à la session actuelle. Sans me prononcer pour ou contre la nationalisation des chemins de fer, je suis de ceux qui croient qu'actuellement, nous devons donner au Canadien-National, toutes les occasions possibles de réussir. Il n'est pas juste de refuser à ces chemins de fer le droit de construire des embranchements, pendant qu'on accorde ce droit aux compagnies rivales. J'espère donc que, cette fois, nous ne donnerons pas prise aux reproches que nous avons mérités, je crois, à la session dernière, en rejetant toutes les propositions sans excuses raisonnables.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, j'espère que nous ne continuerons pas la discussion sur les principes des bills. Ils ont été soumis au comité des chemins de fer, et je crois que le pays sera satisfait du travail qui sera accompli par ce comité et par le Sénat en général.

L'honorable M. McMEANS: Je crois que l'honorable représentant de Portage-la-Prairie devrait retirer les remarques qu'il a faites.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorablbe sénateur parlait de l'année dernière, tandis que nous discutons actuellement ce que fera le Sénat cette année.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, il est allé plus loin que cela; il a reproché aux membres du comité leur attitude, cette année, par rapport à ces bills, et je dis qu'il doit des excuses à ce comité et au Sénat pour les paroles qu'il a prononcées.

L'honorable M. DANDURAND: Lorsque mon honorable ami prendra connaissance des remarques, telles que sténographiées, je suis certain qu'il conviendra avec moi que l'honorable représentant de Portage-la-Prairie faisait allusion au travail de l'année dernière.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, je n'accepte pas cette déclaration.

L'honorable M. McMEANS: Honorables messieurs, cette Chambre est parfaitement justifiable de l'attitude qu'elle a prise l'année dernière sur la question qui nous occupe actuellement. La proposition nous a été soumise aux dernières heures de la session et elle impliquait une dépense de $100,000,000 de l'argent du public. Nous n'avions aucun renseignement. Une somme de $72,000,000 avait été votée à cette fin, mais on nous affirmait qu'elle ne serait pas suffisante pour la construction des embranchements projetés. Dans la ville de Winnipeg, on m'a demandé, en deux occasions différentes, d'expliquer ces bills; et quand j'eus montré le Hansard du Sénat et expliqué dans quelles conditions on nous avait présenté ces bills, et les articles qu'ils contenaient, tous ceux à qui je me suis ainsi adressé, ont reconnu que le Sénat avait agi sagement. L'honorable représentant de Portage-la-Prairie fait simplement de la politique de parti lorsqu'il dit que le Sénat a rejeté ces bills sans raison sérieuse. A la dernière session, j'ai demandé à l'honorable leader du Gouvernement si des embranchements pouvaient être construits avec le crédit déjà voté de $72,000,000, et je n'ai pu obtenir une réponse positive. Sir Henry Thornton a dit à Winnipeg que ses avocats avaient exprimé l'opinion que l'attitude du Sénat au sujet des embranchements en rendait la construction im-

possible. J'ai demandé, l'année dernière, au leader du Gouvernement, quelle somme avait été dépensée pour la construction du raccourci du lac Long; et il m'a répondu que le montant était de $150,000. Cette année, je pose la même question, et j'apprends que la ligne est terminée depuis le mois de décembre, (six mois après mon interpellation) et qu'on y a dépensé environ $1,000,000. C'est en présence de faits semblables que l'on demandait au Sénat, l'année dernière, d'adopter un bill présenté aux dernières heures de la session, impliquant une dépense de $100,000,000 environ de l'argent du public, et contenant un article par lequel tout contrôle était interdit pendant trois ans. La presse du pays n'a pas représenté les choses sous leur vrai jour. Si vous considérez qu'à la Chambre des Communes, dix seulement des partisans du Gouvernement, votèrent pour le bill, vous comprendrez que l'attitude du Sénat en cette occasion, était parfaitement logique. Tous les partisans du Gouvernement, sauf quelques fanatiques comme mon honorable ami de Portage-la-Prairie, votèrent contre le bill. Malgré cela, l'honorable sénateur (l'honorable M. Watson), a l'audace de se lever en cette Chambre et de faire la déclaration que nous venons d'entendre. Il m'a surpris, je l'avoue, et je crois qu'il devrait retirer ses paroles et faire des excuses au Sénat.

BILLS DE DIVORCE

PREMIERE LECTURE

Bill W4, intitulé: Loi pour faire droit à Philip R. Marshall Palmer.—L'hon. M. Haydon.

Bill X4, intitulé: Loi pour faire droit à George Felix Simpson.—L'hon. M. Bennett.

TROISIEME LECTURE

Bill T4, intitulé: Loi pour faire droit à Dorothy Marie Robinson.—L'hon. M. Bennett.

GUERRE AVEC LA TURQUIE

INTERPELLATION

L'honorable M. GRIESBACH demande au Gouvernement:

1. A-t-il existé un état de guerre entre le Canada et la Turquie au cours des dernières dix années; et, dans l'affirmative,

2 L'état de guerre entre le Canada et la Turquie a-t-il été déclaré dans un avis, dans une proclamation ou dans un autre document publié par le gouvernement du Canada pour être porté à la connaissance du peuple canadien, au cours des dix dernières années; dans l'affirmative, citer le document.

3. Si un état de guerre a existé entre le Canada et la Turquie au cours des dix dernières années, cet état de guerre a-t-il pris fin? Dans l'affirmative par l'intervention de quel traité de paix ou par quels autres moyens cet état de guerre a-t-il pris fin?

4. Si un état de guerre existe actuellement entre le Canada et la Turquie, quelle action offensive ou défensive le gouvernement se propose-t-il de prendre?

5. Si un état de guerre existe entre le Canada et la Turquie, et si le gouvernement ne se propose aucune action offensive ou défensive, le gouvernement a-t-il l'intention de mettre fin à cet état de guerre au moyen d'un traité de paix ou autrement?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai répondu à mon honorable ami le jour même où il a donné avis de son interpellation, et je puis ajouter que ma réponse a été approuvée par le cabinet tout entier, y compris le premier ministre. J'espère que mon honorable ami sera satisfait.

L'honorable M. GRIESBACH: Je le suis entièrement.

LIQUEURS ENIVRANTES ENTREPOSEES A HALIFAX

INTERPELLATION

L'honorable M. TANNER demande au Gouvernement:

1. Quelles sont la valeur et la quantité des liqueurs enivrantes introduites ou emmagasinées dans les entrepôts de la douane de la cité de Halifax, Nouvelle-Ecosse, durant chacune des années comprises entre 1921 et 1924 inclusivement?

2. Quelles sont la valeur et la quantité de ces liqueurs énivrantes exportées du Canada dans chacune de ces années?

3. Dans quels pays ces liqueurs ont-elles été exportées?

L'honorable M. DANDURAND:

		Gall.	Valeur.
1.	1920-21	50,185	$ 153,938
	1921-22	23,318	130,912
	1922-23	69,449½	663,708
	1923-24	134,058	2,415,050
2.	1920-21	50	278
	1921-22	Nil	Nil
	1922-23	5,911	43,309
	1923-24	18,404	149,363

3. Exportées à Saint-Pierre-Miquelon; Havane, Cuba; Nassau, Bahamas.

ENTREPOTS DE DOUANE A HALIFAX

INTERPELLATION

L'honorable M. TANNER demande au Gouvernement:

1. Quelles personnes ou compagnies le ministère des Douanes et de l'Accise a-t-il autorisées à diriger, dans la cité de Halifax, N.-E., des entrepôts de douane pour les liqueurs enivrantes?

2. Quand chacune d'elles a-t-elle pour la première fois été autorisée?

3. (a) Le Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a-t-il approuvé ou recommandé l'établissement de ces entrepôts de douane, ou de l'un d'eux? Dans l'affirmative, lesquels?

3. (b) A quelles dates respectives le Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a-t-il approuvé ou recommandé l'établissement de chacun des entrepôts de douane?

L'honorable M. DANDURAND:

1. L'état suivant comprend: (a) les noms des personnes ou compagnies, (b) la date de la première autorisation, (c) date du consentement de l'autorité provinciale: Commission des Liqueurs, 30 avril 1921; Atlantic Import Co. Ltd., 16 novembre 1922; 13 novembre 1922; Francs Canadian Import Co. Ltd., 26 juin 1923; 25 juin 1923; Forsyth L. A. Davidson, J. M., 30 octobre 1922; Furness, Withy & Co., Ltd., 15 août 1923; 13 juillet 1923; Morse, J. E. & Co., 25 février 1920; 30 janvier 1920; H. M. Dockyard, officier d'entrepôt naval, 2 mai 1921; 20 avril 1921; Royal Mail Steam Packet Co., 12 février 1921; 4 février 1921; Scotia Import & Export Co. Ltd., 25 novembre 1921; Silver, H. R., Ltd., 2 février 1924; 18 décembre 1923.

2. Voir réponse n° 1.

3. (a) Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, d'après la Loi de tempérance, l'inspecteur en chef est l'autorité reconnue pour accorder l'autorisation. Le consentement de ce fonctionnaire a été obtenu dans chaque cas, sauf celui de la Commission des Liqueurs qui relève du gouvernement provincial.

(b) Voir réponse n° 1.

LA LIGUE DES NATIONS

FIN DU DEBAT

Le Sénat reprend le débat ajourné le 27 mai sur la motion du très honorable sir George E. Foster:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur le fonctionnement et les activités de la Société des Nations pour l'année écoulée, et qu'il demandera au gouvernement s'il a considéré l'opportunité de fournir aux membres du Parlement le Sommaire mensuel de la Société, ainsi que le rapport annuel présenté à l'assemblée sur les travaux du Conseil et du Secrétariat et sur les mesures prises pour exécuter les décisions de l'Assemblée.

L'honorable J. P. B. CASGRAIN: Honorables messieurs, c'est avec une appréhension extrême que j'attaque ce très important sujet, parce que l'aspect que j'en veux considérer ne recevra probablement pas l'approbation de cette Chambre. D'abord, je serai peut-être le seul à avoir cette opinion, (ou du moins à l'exprimer) et ensuite mon discours vient après celui de mon très honorable ami, le motionnaire, qui a été très éloquent. Tout le monde sait qu'il est, depuis nombre d'années, un maître dans l'art oratoire. A la Chambre des Communes il était considéré comme l'orateur parlementaire le plus en vue de son parti et dans cette Chambre, il faut admettre que personne ne lui est supérieur. Aux Communes, il a donné et reçu de rudes coups, mais dans ce paradis du repos, qu'est le Sénat, il s'est adouci et il se contente de discussions académiques sur la Ligue des Nations. L'honorable sénateur a déjà fait plusieurs discours sur ce sujet, et nous espérons qu'il en fera encore beaucoup d'autres. J'ai écouté ses déclarations avec la plus grande attention et j'ai reconnu plusieurs de ses sujets favoris. Il en est un, dont il est très fier et qu'il a oublié de passer sous silence; je veux parler du règlement de l'affaire des Iles Aland. Les honorables sénateurs savent que les Iles Aland sont situées sur la mer Baltique, à l'entrée du golfe de Bothnie, à égale distance de la Finlande, à l'est, et de la Suède, à l'ouest. Elles ne doivent pas être très importantes car j'ai cherché en vain dans plusieurs géographies et même dans une encyclopédie, afin d'en connaître la population, qu'on me dit être d'environ 3,000 âmes. La Ligue des Nations a positivement réglé cette question très difficile et évité une guerre entre la Finlande et la Suède. Entre nous, je crois que la guerre n'aurait pas duré longtemps. Nous savons que la population de la Suède se chiffre à quelques millions et que celle de la Finlande est très clairsemée. Cette dernière n'a pas beaucoup de terre en culture, mais elle a des forêts, et je ne crois pas qu'elle possède un seul navire de guerre. En tous cas, nous devons attribuer à la Ligue des Nations, la gloire d'avoir évité cette guerre.

Maintenant, je désire affirmer devant cette Chambre, que je parle en toute sincérité. Je ne convaincrai probablement pas les autres, mais, sur cette question, je suis parfaitement convaincu moi-même. Je vous fais part, honorables messieurs, non pas de mes opinions personnelles, mais de celles d'hommes éminents, qui les ont consignées dans des revues, ou les ont exprimées dans des discours ou des articles écrits par eux-mêmes. Je dois ajouter qu'au début, je considérais la Ligue d'un bon œil; je croyais qu'elle pouvait être une excellente institution et je préparais, dans ce sens, un discours que j'avais l'intention de faire dans cette Chambre. En même temps, je consultais notre illustre et regretté leader, sir Wilfrid Laurier, qui me conseilla d'aller à la bibliothèque du Parlement et de demander à son ami, M. Decelles, de me donner le traité de la Paix Perpétuelle par l'abbé de Saint-Pierre.

J'ai ici en main, une copie du dix-septième volume de cet ouvrage; il a été publié en 1741. Les seize autres qui précèdent ont paru entre 1721 et 1741. Tous traitent du sujet de la paix universelle ou de la paix perpétuelle; et bien qu'ils datent de deux cents ans passés, ou à peu près, ils ne paraissent pas avoir servi beaucoup, car ils sont encore en excellente condition, et quiconque s'intéresse à cette question, peut se procurer les seize volumes

à la bibliothèque. La reliure devait être très bonne en ce temps-là. Aujourd'hui même, le très honorable J. C. Doherty, au cours d'une conversation que j'eus avec lui à mon bureau, m'a dit que l'abbé Saint-Pierre avait montré son livre à un cardinal qui était alors un ministre très actif du gouvernement français. Le cardinal, après avoir lu le livre dit à l'abbé: "Mon cher abbé, cette œuvre est parfaite; je ne connais rien de mieux et je ne pourrais y ajouter ou en retrancher quoi que ce soit; je ne ferai qu'une seule remarque: Cette Ligue de la Paix Perpétuelle dont vous parlez, est faite pour les anges et non pour les hommes."

Sir Wilfrid Laurier m'a dit que la Ligue des Nations était un beau rêve, et son opinion était à peu près la même que celle du cardinal dont parle le juge Doherty.

Sir Wilfrid Laurier parla aussi de Hugo Grotius, qui avait institué une ligue infiniment supérieure à la nôtre parce que ses lois comportaient des sanctions. Elles prescrivaient le maintien d'armées; chaque grande maison d'Europe et chaque prince chrétien, fournissant un certain nombre d'hommes. En cas de différend, la ligue prenait une décision et cette armée internationale pouvait, si cela était nécessaire l'aider à faire respecter son jugement. Notre Ligue des Nations n'a pas cette autorité. L'ouvrage écrit par Hugo Grotius, "De jure belli et pacio" (sur les lois de guerre et de paix) est bien connu des hommes de loi qui ont lu tous ses écrits.

J'ai longuement étudié tous les pactes des temps passés, et je trouve que celui de la Ligue des Nations ne contient pas cette partie importante qui existe dans les autres; à savoir: l'autorité permettant de faire respecter les décisions. Quelle serait l'utilité d'une cour ou d'un juge si nous n'avions pas le shérif pour mettre le jugement à exécution? Je ne crois pas que la Ligue puisse même émettre une assignation de comparaître, ou forcer quelqu'un de rendre témoignage sous serment Le comte Birkenhead, autrefois grand chancelier d'Angleterre, assistait à un banquet à Montréal. L'hôte dit qu'à un caucus des membres de la Chambre des Lords et des Communes, Lloyd George, qui était alors premier ministre avait déclaré devant les députés présents, que le comte Birkenhead était la plus grande intelligence qu'il ait jamais connue. Or, au cours de ce banquet, j'ai entendu moi-même le comte parler de la futilité de la Ligue des Nations et aller jusqu'à dire que les Etats-Unis avaient parfaitement raison de n'en pas faire partie. Le très honorable sénateur (le très honorable sir George E. Foster) a parlé très brièvement de Vilna. La Ligue des Nations, désirant régler cette fâcheuse question, choisit comme arbitre, M. Paul Hymans, qui est, je crois, ministre des Affaires Etrangères en Belgique, et est reconnu en Europe, comme un très éminent homme d'Etat. M. Hymans devait donc régler le différend entre la Lithuanie et la Pologne. Il tint audience assez longtemps, puis rendit jugement. Les deux parties intéressées ignorèrent le jugement. Il fit une nouvelle tentative et rendit un deuxième jugement qui eut le même sort que le premier. Finalement, il fit connaître sa troisième décision qui fut ignorée comme les deux autres. Voici, je crois, un exemple frappant du peu d'autorité que possède la Ligue des Nations. Le 14 mars 1923, à Paris, le conseil des ambassadeurs, composé de quatre diplomates d'expérience, fixa les frontières de la Pologne, à l'est, en lui donnant Vilna. C'était un succès pour la vieille diplomatie et un fiasco pour la Ligue.

Parlant de Genève, le très honorable sénateur mentionna la question des frontières en Haute Silésie. L'argument est plutôt faible, puisque les deux parties avaient décidé d'accepter la décision, quelle qu'elle fût. En cette occasion au moins, la Grande-Bretagne et la France s'entendirent et firent accepter la décision par les deux pays en cause. Voilà l'exploit dont la Ligue est si fière; et en somme, elle a bien le droit de l'être, car c'est la seule de ses tentatives de règlement qui réussît, et l'unique occasion où sa décision fut acceptée. Bien que l'honorable sénateur ait longuement parlé de cette prouesse de la Ligue, il n'en est pas moins vrai, comme l'écrit M. Stephen Lauzanne, que si cette question eût été soumise, de consentement mutuel, à la Cour suprême des Etats-Unis ou au Pape de Rome, la même décision aurait été rendue et aurait été acceptée par les deux parties.

En 1921 et 1922, la Ligue s'est montrée absolument indifférente aux événements qui eurent lieu en Asie Mineure. Vous savez que la Grèce avait envahi une partie de ce territoire. Les hommes et les femmes furent massacrés par milliers. Smyrne fut incendiée. La flotte grecque était dans la rade de Smyrne. La Ligue ne fit absolument rien; ou plutôt, oui, elle fit quelque chose: elle visita les harems.

Vous avez encore le cas du Chili déclarant la guerre à la Bolivie, la réduisant à sa merci et l'obligeant à signer un traité injuste par lequel la Bolivie était complètement éliminée des mers.

L'honorable M. BELCOURT: Le Chili faisait-il partie de la Ligue?

L'honorable M. CASGRAIN: Oui, le Chili et la Bolivie en faisaient partie. La guerre eut lieu avant l'intervention de la Ligue

L'honorable M. BELCOURT: Le Chili n'a jamais fait partie de la Ligue des Nations.

L'honorable M. CASGRAIN: Ces pays en font partie maintenant.

L'honorable M. BELCOURT: Non, ils n'en font pas partie.

L'honorable M. CASGRAIN: Le livre est ici; l'honorable sénateur peut le consulter. Le Chili déclara que la doctrine Monroe était suprême en Amérique, et en conséquence, que personne ne pouvait intervenir entre le Chili et la Bolivie. Mais l'article 19 du Pacte, contient ce qui suit:

L'Assemblée peut, de temps à autre, conseiller une nouvelle étude par les membres de la ligue, de tous traités qui sont devenus inapplicables et dont les conséquences peuvent être un danger pour la paix du monde.

La Bolivie comptait sur cet article pour réparer l'injustice d'un traité qu'elle considérait inique. Le pacte contient d'autres articles s'appliquant à de cas semblables, toutefois aucune décision ne fut rendue. Nous avons en Amérique, une autre ligue ayant ses quartiers généraux à Washington. Elle comprend les Etats-Unis d'Amérique, les 22 républiques de l'Amérique du Sud et le Mexique; et possède à Washington un magnifique édifice que j'espère visiter à la première occasion. Elle a un secrétaire permanent et tient ses assemblées dans une grande et somptueuse salle où sont incrits en lettres d'or, les noms de tous les pays de l'Amérique. Il y a dans cette salle un siège vacant, à la disposition du Canada. Nos voisins du sud ne manquent pas de confiance. Le secrétaire de la Ligue vint à Montréal, où un banquet lui fut offert à l'hôtel Windsor. Le but de son voyage était d'inviter le Canada à joindre la Ligue Panaméricaine. J'étais à la table d'honneur, et répondant au discours du secrétaire, je lui dis qu'il aurait pu s'éviter ce voyage, attendu que nous avions un ambassadeur à Washington, par l'intermédiaire duquel nous faisions toutes nos transactions internationales; et que de plus, le Canada, étant un Dominion de l'Empire Britannique, nous ne pouvions pas conclure de tels arrangements sans le consentement de l'Angleterre. On a fait grand cas du fait que cinquante-quatre nations faisaient partie de la Ligue des Nations. Ce chiffre peut paraître énorme, mais le monde comprend aujourd'hui, (l'Australie ayant été éliminée et n'ayant qu'une faible population), sept grands pays seulement, (que l'on appelle pouvoirs); les autres portent le nom d'états. Parmi les sept pouvoirs, quatre appartiennent à la Ligue: La Grande-Bretagne, la France, le Japon et l'Italie. Les Etats-Unis d'Amérique, l'Allemagne et la Russie, n'en font pas partie. Ces sept pouvoirs gouvernent le monde. Et remarquez qu'en comptant cinquante-quatre nations, vous comprenez l'Empire Britannique qui compte pour six; et étant donné que la Ligue des Nations est supposée comprendre des états souverains, il faut réduire le nombre à quarante-neuf. En ne parlant que de la race blanche, l'Empire Britannique, y compris l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Sud-Africain, le Canada et le Royaume-Uni, ne compte qu'une population d'environ soixante millions. La France, 40,000,000; l'Italie, 30 000 000; le Japon, 50,000,000. Soit un total de 180,000,000. La partie de la race blanche qui n'appartient pas à la Ligue, comprend: l'Allemagne, avec une population de 60,000,-000; les Etats-Unis d'Amérique, avec 115,000,-000; et la Russie avec 160,000,000; soit un total de 335,000,000. Le très honorable sénateur (le très honorable sir George E. Foster) voulait donner à cette Chambre l'impression que presque toutes les nations appartenaient à la Ligue, sous prétexte que cinquante-quatre y étaient représentées. Mais supposez que la population de la race blanche, dans le monde entier, se chiffre à cinq ou six cents millions; nous avons démontré que plus de la moitié ne fait pas partie de la Ligue, ce qui est un point très intéressant. Le très honorable monsieur a parlé de Mussolini et de l'incident de Corfou; mais il en a donné à cette Chambre une version bien différente de celle que nous lisons dans la North American Review de novembre 1923, et qui a été écrite par M. Stephen Lausanne, qui la tenait de Mussolini lui-même. Vous vous souvenez de l'incident survenu sur la question des frontières entre l'Albanie et la Grèce? Le général Tellini avait été désigné, non par l'Italie, mais par le gouvernement Allié, et il était accompagné de quatre ingénieurs et de quelques autres hommes. Ils établissaient la ligne frontière albanaise. Il est admis que les Grecs déplacèrent quelques-uns des poteaux indicateurs, mais le fait n'a jamais été prouvé. Il n'a jamais été prouvé non plus que les Grecs aient massacré les membres de la délégation, ou que leur gouvernement ait aidé ou encouragé le massacre. On ne sait pas même si la nation grecque était au courant de ce qui s'était passé. En tous cas, le 31 août, Mussolini, contrairement à toutes les règles du pacte de la Ligue des Nations, ordonna à la flotte de se rendre à Corfou, et l'île fut prise. C'était d'après l'article 16 du pacte, déclarer la guerre à toutes les autres nations appartenant à la Ligue. Le fait est confirmé par M. Frederick Whelen, qui visite actuellement le Canada, et qui est à Montréal. "Lorsque l'armée du

royaume des Serbes, Croates et Slovènes, envahit l'Albanie," dit-il, "la Ligue des Nations fit savoir à ce royaume que de ce fait, elle déclarait la guerre aux cinquante-trois autres nations de la Ligue. Devant cet avertissement, les troupes se retirèrent et la guerre fut évitée." Cette déclaration m'est parvenue par radio, dimanche soir chez moi. Mussolini, au contraire, ne semble pas s'être occupé de la Ligue des Nations, car non seulement il fit une invasion, mais il bombarda Corfou et lorsque le drapeau blanc fut arboré, il prit possession de l'île. Ce jour-là, le correspondant qui causait avec Mussolini, vit arriver une dépêche. Le premier ministre était très calme. Il lut la dépêche et dit simplement: "Bene! Molto bene!"—"Bien, très bien"—et fit part de la nouvelle. Corfou était prise. Le correspondant fit remarquer que l'Angleterre, protectrice de la Grèce depuis un temps immémorial, n'approuverait probablement pas cette action. Mussolini poursuivit sa conversation tout comme s'il s'agissait d'événements survenus plusieurs années auparavant. Il raconta qu'en 1850, un juif portuguais, Don Pacifico, protégé britannique, avait à Pirée un magasin qui fut pillé au cours d'une émeute. Le juif réclama 800,000 drachms de dédommagement et essaya en vain de faire reconnaître ses droits par la cour. Il s'adressa alors au gouvernement (sans doute par l'entremise de l'ambassadeur de la Grèce). Lord Palmerston, ordonna immédiatement à la flotte britannique, sous le commandement de l'amiral Parker, de se rendre à Pirée où elle s'empara de deux cents vaisseaux grecs. Lorsque la nouvelle arriva aux oreilles des Lords en Angleterre, ceux-ci désapprouvèrent cet acte "manu militari", mais lord Palmerston en appela aux Communes et par son mémorable discours de quatre heures, remporta la victoire et fut l'objet d'une ovation grandiose. C'est en cette occasion qu'il dit: "Autrefois, il suffisait à un homme de dire: Civis Romanus sum; aujourd'hui Civis Britannicus sum (je suis sujet britannique) devrait être une protection suffisante dans toutes les parties du monde." L'enthousiasme fut si grand que Peel, l'adversaire de Palmerston ne put retenir son admiration et s'écria: "Il nous rend tous fiers de lui." Mussolini ajouta: "Si l'Angleterre a le droit de prendre deux cents vaisseaux à seule fin d'assurer la protection d'un portuguais qui réclame 800,000 drachmss, combien d'îles l'Italie peut-elle prendre pour 50,000,000 de lires et le massacre de tous les membres d'une délégation?"

Mais le correspondant persistait à parler de la Ligue et il demanda encore: "Seigneur Mussolini, pourquoi ne laissez-vous pas à la Ligue, le soin de décider? Votre pays est grand et puissant, tandis que la Grèce est comparativement peu importante"? Le premier ministre répondit simplement: "Parce qu'il n'y a rien à décider". Mussolini, d'après ce que j'ai lu, est considéré comme le plus grand génie latin depuis Napoléon; et quiconque lit sa vie, sera surpris des connaissances nouvelles qu'il acquerra. A ce moment de l'entretien, le téléphone fit entendre son timbre et Mussolini, qui avait mis l'instrument à son oreille, pâlit et parut très nerveux. Il prononça ces quelques mots: "E terribile; E un giornata nera"—(C'est terrible; c'est en vérité une journée fatale) et il pleura comme un enfant. Le correspondant crut qu'une catastrophe épouvantable avait eu lieu; mais il apprit bientôt qu'il s'agissait seulement de quatre aviateurs qui avaient été tués par accident. Une fois encore, il demanda à Mussolini pourquoi il ne faisait pas appel à la Ligue des Nations, et celui-ci de répondre: "La Ligue n'a pas le pouvoir de décider entre Rome et Athènes; Genève n'a pas l'esprit d'un arbitre."

Le très honorable sénateur nous dit que devant la Ligue des Nations, Signor Salandra défendit l'attitude prise par l'Italie, pendant que M. Politis plaidait la cause de la Grèce. La discussion en était arrivée au point où une sérieuse division menaçait de s'élever entre les membres de la Ligue des Nations, qui, n'osant pas attaquer une question aussi difficile à résoudre, la renvoya au conseil des ambassadeurs. Ceux-ci décidèrent en faveur de l'Italie, qui était la nation la plus forte des deux, et la Grèce, plus faible, fut soumise aux plus humiliantes conditions. On exigea d'elle une démonstration militaire; les grecs devaient s'incliner devant les forces italiennes et les saluer. De plus, une grand'messe devait être chantée à Athènes, pour le repos des âmes des victimes du conflit, et tous les représentants du gouvernement grec, quelle que fût leur croyance, devaient y assister. Enfin, 50,000,000 de lires devaient être versées immédiatement. Après avoir obtenu toutes ces concessions, Signor Mussolini eut honte d'accepter l'argent. Ne pouvant le rendre à la Grèce, de crainte d'ajouter par ce fait, l'insulte à la peine, il fit revivre l'ancien Ordre des Chevaliers de Malte, qui fleurissait au moyen âge, et dont il put retrouver quelques membres encore vivants, et leur remit une forte somme d'argent en leur disant de se rendre à Corfou et de la distribuer pour réparer une partie des dommages qui avaient été causés. C'est alors que le très honorable Robert Cecil, (descendant des grandes familles de Cecil, Burleigh et Balfour, qui avaient fourni à l'Angleterre, des hommes d'Etat depuis le règne de la reine Elizabeth), se leva lentement, avec tout le prestige attaché à son nom, (et tous ceux qui l'ont vu,

savent qu'il est très grand et d'une physionomie remarquable), et demanda avec solennité, qu'on lise les articles du pacte. Après quoi, sa haute stature dominant tous ceux qui étaient présents, il prononça ces simples paroles: "Si les traités ne sont pas observés, l'Europe n'existe plus". On lui fit alors une grande démonstration; les dames agitèrent leurs mouchoirs, les applaudissements éclatèrent, et suivirent les bravos. Mais personne, mieux que lui, ne savait que les traités n'étaient pas observés. Cependant l'Europe continue d'exister.

Voici ce que nous trouvons à l'article 227:

Les Puissances alliées et associées mettent en accusation publique Guillaume II de Hohenzollern, ex-empereur d'Allemagne, pour offense suprême contre la morale internationale et l'autorité sacrée des traités; Un tribunal spécial sera constitué pour juger l'accusé en lui assurant les garanties essentielles du droit de défense. Il sera composé de cinq juges, nommés par chacune des cinq puissances suivantes, savoir: les Etats-Unis d'Amérique, la Grande-Bretagne, la France, l'Italie et le Japon.

Le tribunal jugera sur motifs inspirés des principes les plus élevés de la politique entre les nations avec le souci d'assurer le respect des obligations solennelles et des engagements internationaux ainsi que de la morale internationale. Il lui appartiendra de déterminer la peine qu'il estimera devoir être appliquée.

Les Puissances alliées et associées adresseront au gouvernement des Pays-Bas une requête le priant de livrer l'ancien empereur entre leurs mains pour qu'il soit jugé.

La dite requête a-t-elle été adressée au gouvernement des Pays-Bas? N'avons-nous pas raison de dire que la Ligue des Nations a manqué de fidélité envers nous, envers l'ennemi et envers le monde, bien que vingt-sept nations aient signé cet article? L'Europe continue d'exister, malgré les paroles de Robert Cecil.

Peut-être dira-t-on que ce sont des opinions exprimées par des hommes habitant l'autre côté de l'Atlantique; mais nous avons des gens de ce continent qui ont aussi parlé sur ce sujet. J'ai pris la peine de réunir les opinions exprimées dans quelques-unes des revues les plus importantes et les plus dignes de foi. Il y a celle de M. Otto H. Kahn, par exemple. Qui est-il? Un américain éminent, (un pur américain et non pas un américain assimilé comme son nom pourrait le faire croire), très riche, dont la maison de campagne à Long Island, est plus somptueuse que la plupart des palais que l'on voit en Europe, et dont la demeure à New-York est située sur la fameuse Cinquième Avenue. Il a été décoré par la France, l'Espagne et la Belgique; il a donné de fortes sommes aux œuvres de charité; il est président et directeur d'institutions financières très importantes en Amérique, et il est lui-même un banquier fort respecté. M. Kahn a publié dans la "Nation" du 3 novembre 1920, un article intitulé "L'Insuccès de la Ligue". Je me contenterai de vous donner un résumé de cet article. "Le président Wilson, dit-il, a insisté sur le pacte de la Ligue des Nations, bien que les autres plénipotentiaires au traité y soient opposés. Mon honorable leader (l'honorable M. Dandurand) sait très bien que quelques-uns des représentants de la France, (avec lesquels il est en relations) ne voulaient pas entendre parler du pacte. Toutefois, comme je vous le disais tout à l'heure, le président des Etats-Unis, qui avait du génie, insista et gagna son point.

Pendant la guerre, au Monument National à Montréal, devant un auditoire immense, sir Wilfrid Laurier a dit que le peuple des Etats-Unis était chanceux, parce que la Providence lui avait toujours envoyé, en temps de crise, des hommes capables de faire face à la situation. Lors de la révolution, c'était Georges Washington; pendant la guerre civile entre le Nord et le Sud, ce fut Abraham Lincoln; enfin, au cours de la grande guerre, surgit Woodrow Wilson. En comparant Wilson à Washington et à Lincoln, sir Wilfrid Laurier faisait le plus grand éloge que l'on puisse décerner à un citoyen américain.

"De mortuis nil nisi bonum" (ne parlez jamais irrespectueusement des morts). Mais est-ce irrévérencieux de dire que Woodrow Wilson était épuisé physiquement et mentalement? Il avait soixante ans. Il suffit de lire "The Last Phase", de lord Roseberry, pour apprendre que le grand Napoléon, était, à quarante-cinq ans, et pour la même raison que Woodrow Wilson, malade de corps et d'esprit. Otto Kahn dit qu'il était irritable et ne voulait écouter personne. Il considérait que le Sénat même, n'avait pas à lui donner d'ordres et devait approuver ses actes. Si les honorables sénateurs désirent obtenir la preuve de ce que je dis au sujet de la santé du président Wilson, je leur conseillerai de lire le livre écrit par Lansing, l'ancien secrétaire d'Etat de Wilson.

Le président des Etats-Unis voulait les quatorze articles; Clémenceau fit remarquer que c'était beaucoup, et que le Tout-Puissant Lui-même, s'était contenté de dix commandements. Le leader dans cette Chambre, (l'honorable M. Dandurand), sait que Clémenceau était opposé à la Ligue, et qu'il dit une fois à Woodrow Wilson: "Vous avez un Sénat et j'ai une Chambre des députés; supposez qu'ils nous refusent leur appui, que ferons-nous? Il faut prendre des précautions". Quelques plénipotentiaires au traité s'inclinèrent afin de calmer les scrupules de Wilson. Ils dirent: "Il faut accorder notre consentement si nous voulons garder les Etats-Unis avec nous". Mes

remarques se résument à ceci: "Un traité simple et ordinaire n'aurait pas causé autant de difficultés."

Mais M. Kahn continue:

Les garanties du traité n'ont pas été tenues envers nous et encore moins envers le monde. Ce Pacte est fait pour le pouvoir politique. Il n'y a pas eu de désarmement, et où est aujourd'hui la liberté des mers?

C'est un pacte cuirassé qui ne peut être modifié sans le consentement unanime des cinquante-quatre nations qui composent la Ligue. Peut-on espérer l'unanimité avec ce nombre? Sir Lomer Gouin savait qu'il suffisait d'une voix discordante pour annuler tout le travail d'une session de la Ligue, et M. Kahn ajoute:

C'est trop exiger de la Ligue que demander une paix perpétuelle avec un semblable traité. Le Pacte n'est pas sincère, il est sans pouvoir et peu approprié à la paix et à la justice internationale, la Ligue engendre le malentendu, l'irritation et le malaise entre les nations.

Lisez les discours prononcés les 28 août et 27 octobre par le sénateur Harding, devenu président des Etats-Unis Consultez le "Nineteenth Century" du 21 avril, et vous y trouverez un article de J. D. Rees, où il dit que la Ligue est une source de troubles, qu'elle engendre d'autres ligues; et qu'il y a eu, dès le début, des divergences d'opinion sur certains points, entre la France et l'Angleterre et que, sans la parfaite habileté de M. Balfour, qui a pu réconcilier les parties, la Ligue aurait été complètement dissoute. C'est lui qui a sauvé la situation en cette occasion. Il est étrange de constater que dans tous ces documents, le nom des Etats-Unis est le premier; et cependant ils ne font pas partie de la Ligue. "Adhuc non res, sed spes est" (ils n'en font pas encore partie, mais il y a toujours l'espoir). Malgré la Ligue des Nations, le président Harding a jugé bon d'avoir une forte marine. Le général sir Herbert Lawrence, dont la parole fait autorité, pensait que si la Ligue avait existé en 1914, la Grande-Bretagne se serait jointe à l'Allemagne, parce que, dit-il, la plupart des nations sont petites et n'ont aucun intérêt dans les affaires de la Grande-Bretagne qui ne doit compter que sur elle-même. L'ambassadeur Davis disait: "Un exécutif ayant le droit de gouverner le gouvernement est contraire à nos inclinations, et ne peut recevoir la sanction de notre république". Le général Pershing, s'adressant au Club canadien à Montréal, dit, devant un auditoire d'environ mille personnes, que l'intention première était d'établir une armée et une marine internationales, mais que cette idée dut être abandonnée; et qu'aussitôt la Ligue devint impuissante.

Tout le pouvoir de la Ligue (si elle en a) est contenu dans les quelques lignes suivantes qui forment l'article 10 du pacte:

Les membres de la Société s'engagent à respecter et à maintenir contre toute agression extérieure l'intégrité territoriale et l'indépendance politique présente de tous les membres de la Société. En cas d'agression, de menace ou de danger d'agression, le Conseil avise aux moyens d'assurer l'exécution de cette obligation.

Et remarquez bien que la version française est plus explicite; au lieu du mot "avisera" elle emploie le mot "avise".

Le très honorable J. C. Doherty—(qui était accompagné, je crois, du très honorable monsieur qui a présenté cette motion, (le très honorable sir George E. Foster), proposa à la Ligue de supprimer l'article 10 complètement. On lui fit remarquer toutefois que la question était sérieuse, et la session étant avancée, le sujet fut remis à l'année suivante. M. Doherty revint, croyant avoir beaucoup d'adhérents, mais il n'obtint aucun résultat. Il y eut alors un changement de gouvernement au Canada, et je crois qu'à la session suivante de la Ligue, nous étions représentés par le très honorable M. Fielding et l'honorable M. Lapointe. Ils n'exigèrent pas l'élimination de l'article 10, mais demandèrent simplement qu'une interprétation y soit ajoutée. L'année suivante, nous étions représentés par sir Lomer Gouin, et l'honorable George P. Graham, qui reprirent la question où elle en était. Ils ne pouvaient guère demander la suppression de l'article 10, car on aurait pu leur répondre: "Vos propres ministres ne l'ont pas demandée l'année dernière," Mais, somme toute, qu'est-ce qu'une interprétation? C'est le moyen de donner à une déclaration, un sens qu'elle n'a pas. Il faut qu'un document soit bien mal composé, pour que le public ne puisse le comprendre sans l'addition d'une note explicative.

Quoi qu'il en soit, je repète que tout le pouvoir de la Ligue est contenu dans l'article 10. C'est tout simplement une invasion (l'armée d'un pays pénétrant en pays étranger); et le meilleur moyen d'arrêter cette armée, c'est de lui opposer une autre armée. Nous lisons dans l'article 10: "Le conseil avise aux moyens d'assurer l'exécution de cette obligation". Le moyen est tout trouvé: c'est d'avoir une armée internationale; autrement, l'article 10 ne signifie rien. Sir Lomer Gouin fit un discours sensationnel au sujet de cet article, et réussit à en renvoyer l'étude devant un comité où il fit un autre discours et convainquit son auditoire. La question fut de nouveau soumise à l'assemblée, et tout semblait faire prévoir un succès, lorsque soudainement le représentant du Schah de Perse s'opposa au projet. Maintenant, quel intérêt avait-il à

agir ainsi, je me le demande; cependant, il exerça son droit, et en raison de la rigidité des dispositions du pacte, qui exigent l'unanimité absolue, le projet tout entier s'écroula.

Je me suis toujours demandé qui avait pu pousser le schah de Perse à agir de la sorte. En tous cas on lui a laissé la pleine jouissance de ses droits. Il ne faut pas oublier que le dernier obstacle était le plus difficile à surmonter, et il est douteux que la Perse ait payé ses contributions. Si elles ont été payées, qui les a payées? Et qui a sauvé la Perse du Bolchévisme? A qui appartiennent ses chemins de fer, ses puits d'huile, etc., et qui en a le contrôle?

Après tout, il est probable que si cette attitude n'avait pas été prise par la Perse, elle aurait été prise par le roi du Hedjaz, qui règne sur la côte de la mer Rouge, près de Périm et Aden; et qui ne s'éloigne jamais de cette côte de peur de tomber entre les mains des tribus sauvages de l'intérieur, qui ne manqueraient pas de le faire périr. Il a un royaume, mais ce royaume est mal policé.

Maintenant, à défaut de ce roi, peut-être les intéressés auraient-ils choisi le Portugal, autre nation subissant leur influence. Dans cette grande assemblée, dont nous faisons partie, et qui sollicitait l'adhésion des Etats-Unis, ces derniers n'auraient eu qu'un vote, tout comme la République de Libéria. Il est très joli de dire que tous les peuples sont égaux, mais, honorables messieurs, l'idéal et le réel ne se ressemblent pas. Une autorité éminente en Angleterre a dit que si la Déclaration de Londres était devenue loi, nous aurions perdu la victoire. Je ne sais pas jusqu'à quel point cela est vrai, mais il paraît que cette opinion est généralement admise. Les petites nations qui n'ont pas de marine auraient probablement été en faveur de la Déclaration de Londres. Mais voici le côté le plus sérieux de la question: Où en sommes-nous aujourd'hui? Le 21 mai 1924, dans la *Revue des Deux Mondes,* (journal jouissant d'une haute estime publique et ayant plus d'un siècle d'existence), paraissait un article écrit par le capitaine Fonk. Le Prussien "Clausewitz", dans son livre sur "la guerre", dit: "Il est impossible de faire entrer un principe de modération dans la philosophie de la guerre, sans commettre une absurdité. Cet axiome prussien prouve que l'Allemagne a toujours considéré les traités comme des chiffons de papier, bon seulement à gêner l'ennemi. L'Allemagne a même déjà décidé que le prochain conflit se ferait dans les airs au moyen des gas asphyxiants. Elle se prépare actuellement et avec toute son énergie, à exterminer sa proie du premier coup; sans déclaration de guerre. Le général Von Hoeppner, un autre auteur allemand, déclare dans son livre intitulé: "L'Allemagne et la guerre aérienne", que son pays a conservé presque toute sa flotte des airs et qu'il sera bientôt en état de prendre une glorieuse revanche. Les Allemands ont des manufactures d'aéroplanes, etc., en Espagne, en Suisse, en Italie... bien plus, ils ont un établissement de $30,000,000 aux Etats-Unis! Naturellement, il est entendu que toutes ces manufactures sont naturalisées... pour la forme...; mais elles travaillent pour l'Allemagne absolument et sont soutenues par le capital allemand. En Allemagne, toutes les machines et outils sont prêts; rien n'a été détruit.

Les Allemands ont pu s'en servir pour les arts de la paix, mais ils peuvent être employés du jour au lendemain aux fins de la guerre. A l'époque de l'Armistice, il y avait en Allemagne, 150,000 ouvriers experts qui avaient construit 48,000 aéroplanes. Jugez avec quelle rapidité ils peuvent en augmenter le nombre! L'Allemagne vient de commander, d'un seul coup, 1,500 aéroplanes, à l'une de ses puissantes succursales en dehors de la mère-patrie. La situation est sérieuse. Quelques gens ont dit que la France était militariste et possédait une flotte aérienne puissante. L'Angleterre s'en est émue, ses journaux en ont parlé et ont suggéré que l'on devrait conseiller à la France d'être plus modérée. Mais la France ne possède que 1,620 machines, tandis que voici l'Allemagne, qui d'un seul coup, en reçoit 1,500 de l'étranger. Tout récemment, des ingénieurs allemands ont établi à Moscou, d'immenses manufactures; et il en existe d'autres très importantes en Russie. Le but est facile à comprendre: toutes ces grandes flottes aériennes se réuniront, une attaque aura lieu la nuit, sans déclaration de guerre, et avant le lever du jour, les villes auront été détruites par les torpilles, les bombes incendiaires et les gaz asphyxiants. Quelques honorables sénateurs doutent peut-être de mes paroles, mais, honorables messieurs, souvenez-vous du 22 avril 1915, alors que ces gas furent employés pour la première fois et firent tant de ravages parmi nos soldats. Ce jour-là fut tué le fils d'un de nos regrettés collègues, sir George A. Drummond. Souvenez-vous encore qu'il nous a fallu cinq mois pour user de représailles envers les Allemands dans l'emploi des gaz.

C'est depuis cette époque que les produits chimiques furent reconnus comme armes de guerre. En 1917, les Allemands se servirent de gaz de moutarde, et ce n'est que onze mois plus tard, que nous les avons employés. L'invention, la production et la mise en pratique demandent beaucoup de temps. Pourquoi l'Allemagne a-t-elle pu nous devancer? Parce que ses immenses teintureries emploient les mê-

mes produits que ceux qui entrent dans la composition des explosifs, des gaz asphyxiants et toxiques, etc. Le *Chicago Daily News* a récemment envoyé M. Constantin Brown, en Allemagne, avec instruction d'étudier et de faire rapport sur la situation militaire dans ce pays. Vous trouverez son long rapport dans le *Chicago Daily News*. Il dit que les Allemands se préparent avec la plus grande énergie, travaillent de toutes leurs forces pour une guerre de revanche.

Croyez-vous réellement, honorables messieurs, que ce soit le temps de discuter avec l'Allemagne, la question de paix perpétuelle? On ne devrait plus perdre une minute à Genève. Si nous permettons à l'Allemagne de prendre les devants, nous ne pourrons plus lui résister. La sagesse nous ordonne de former une flotte aérienne internationale et d'en répartir les frais parmi les alliés. Lord Thomson, à la Chambre des Lords, a dit l'autre jour, que le gouvernement des Travaillistes, quoique pacifiste et reconnaissant la folie de la guerre, avait assez de bon sens pour attendre le désarmement général avant d'abandonner ses moyens de défense. L'idéalisme doit s'accorder avec le sens commun. Avant un an, la Grande-Bretagne possédera cinquante-quatre escadrons, comprenant chacun des centaines de machines très puissantes.

Le commandeur Burney, M.P., écrit dans le *Sydney Times* du 24 février: "L'Angleterre n'a plus les fonds nécessaires pour continuer les constructions navales et aériennes; elle doit, sans retard, demander l'aide des dominions outre-mer. Nous donnons à l'Allemagne, le temps de respirer; actuellement elle n'a plus de quoi nourrir son armée et elle est sans crédit; et son argent n'a plus de valeur; c'est le temps d'agir. *Si vis pacem, para bellum,* (si vous voulez la paix, préparez-vous à la guerre.)

Afin de vous prouver, honorables messieurs, que j'étudie cette question depuis longtemps, je vous lirai la déclaration que je faisais au Sénat le premier octobre 1919 et que je crois fort à propos de répéter aujourd'hui:

> Il y aura aussi un traité avec la Turquie, stipulant que les Turcs auront la permission de rester à Constantinople, car nous avons beaucoup d'amis parmi les Mahométans. Je crois que nous n'entendrons jamais parler de la ratification de ce traité, mais que nous admettrons que le roi George est parfaitement capable de le ratifier et qu'il est logique qu'il le fasse.

Cette déclaration est inscrite au Hansard du premier octobre 1919, et les événements ont prouvé, je crois, que je ne me trompais pas. Vous y voyez aussi la preuve que nous sommes liés par tous les articles du pacte.

Les honorables messieurs qui désirent de plus amples renseignements, les trouveront dans le "Living Age", volume 32, de 1923, où il est écrit que la Ligue des Nations est une cour ou un club; ou encore dans le volume de 1920, (Stephen Lausanne), page 443, par Marceline Domingo. Ces volumes sont à la bibliothèque. Je désire parler maintenant de l'Organisation Internationale du Travail, dirigée par le fameux socialiste Albert Thomas, un chaud partisan de la Ligue des Nations. Les dépenses de la Ligue se chiffrent à plus de $4,600,000 par année; et sur ce montant, l'Organisation Internationale du Travail figure pour $1,400,000. L'argent est versé à cette organisation et la Ligue ne semble avoir aucun contrôle sur l'usage qui en est fait. Elle est simplement une agence de perception pour M. Thomas, qui demande maintenant qu'un nouveau fonds de réserve soit créé pour subvenir à toutes sortes de dépenses contestables.

M. Thomas reçoit $18,000 d'appointements par année, et en sus de cette somme, on lui paie $17,000 par année ses "frais de représentation" (ce sont les termes inscrits au budget). Il est étrange de constater que parmi les nombreux traducteurs qui sont au service de la Ligue, il ne s'en trouve aucun qui puisse suggérer une expression anglaise correspondant aux mots "frais de représentation". Il serait peut-être plus exact de dire que probablement, les hauts fonctionnaires de la Ligue jugent plus prudent d'employer la tournure française. En tous cas, je vais moi-même vous en donner une traduction. "Frais de représentation" signifie l'argent réservé, pour que celui pour qui il a été voté, (et ses amis), puissent s'en donner à cœur joie, et se payer des cigares, du champagne, des billets de théâtre, des soupers fins et en général se livrer à toutes sortes d'orgies.

L'hon. M. DANDURAND: Voilà une traduction libre.

L'hon. M. CASGRAIN: Il faut aussi remarquer que ces "frais de représentation" sont payés non pas à une seule personne, mais à plusieurs; sans doute parce que ce train de vie serait trop fatigant pour un seul individu. Par exemple, nous voyons que le secrétaire général de la Ligue reçoit un salaire annuel de £4,000; soit $20,000; en sus, on lui paie £1,000, ($5,000) pour frais de logement; £2,500 ($12,500) pour "frais de représentation"; total $37,500 par année. Ces deux fonctionnaires, le secrétaire-général de la Ligue, et le directeur de l'Organisation Internationale du Travail, reçoivent donc $37,500, et $35,000 respectivement; c'est-à-dire deux fois et demi autant que le premier ministre du Canada. Le secrétaire-général a un assistant qui reçoit un salaire annuel de £3,000 ($15,000) par année; et £1,000 ($5,000) pour "frais de représentation", soit un total de $20,000 par année. Si un des secrétaires part en congé, il reçoit, d'après les

dispositions du budget de 1924, des frais de déplacement et des frais de subsistance. Il y a aussi une disposition concernant "les allocations de voyages", (j'ignore ce qu'on entend par là), pour les membres de la Ligue qui désirent traverser l'océan pendant leurs vacances!

La direction de la fumée, indique souvent d'où vient le vent. Le budget (1924), de la Ligue, pourvoit au salaire de 96 sténographes pour le service du secrétariat, et de 166 sténographes pour l'Organisation Internationale du Travail. Vous pouvez vous imaginer par ces chiffres, quel doit être le personnel de ces administrations! Je vous dirai en passant, que M. Albert Thomas vient de poser la première pierre d'un nouveau "Temple du Travail" érigé à Genève; et on se demande quel sera le montant de la part que le Canada aura à payer pour ce somptueux centre de propagande socialiste.

Honorables messieurs, je vous prie d'excuser le nombre et la longueur de mes remarques. J'ai étudié longuement toutes ces questions; tout en me laissant guider par le vertu de modération.

J'ai soumis à cette Chambre, un résumé d'opinions exprimées par des hommes éminents ou publiées dans des revues de haute réputation. Je crois qu'une Ligue comprenant l'Empire Britannique, les Etats-Unis d'Amérique, la France et peut-être l'Italie, assurerait le salut du monde. Cette solution, que j'entrevois, ne nous viendra probablement pas de Genève.

L'honorable M. DANDURAND: Je regrette qu'aucun autre honorable sénateur n'ait proposé l'ajournement de ce débat et n'ait ainsi permis d'ajouter de nouveaux arguments à ceux qui ont déjà été émis en faveur de la Ligue. Honorables messieurs, je ne voudrais pas que cette discussion se termine par le discours pessimiste que mon honorable ami de De Lanaudière vient de prononcer. Il ne voit pas d'espoir, mais il n'indique aucun remède à la situation. Le monde a vu bien des guerres au cours des siècles passés, mais toujours il a entretenu l'espoir d'une paix durable par l'entremise d'une alliance des nations. Nous avons actuellement la Ligue des Nations; elle n'est pas parfaite, mais j'espère que sous peu, tous les pays en feront partie. Je désire rester idéaliste; je considère la Ligue comme le précurseur d'un avenir meilleur; et je reproche à mon honorable ami de vouloir ébranler cet espoir. Si le monde ne change pas le cours de ses idées, la civilisation et le christianisme n'auront pas fait grands progrès pendant les dix-neuf siècles qui viennent de s'écouler. Je termine donc ce débat en exprimant notre ferme espoir de voir des jours meilleurs.

BILL DE DIVORCE

DEUXIEME LECTURE

Bill U4, intitulé: Loi pour faire droit à Raymond Anderson Mashinter.—L'hon. M. Blain.

Le Sénat s'ajourne à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mercredi, 4 juin 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi. L'honorable M. Belcourt occupe le fauteuil présidentiel.

Prières et affaires de routine.

BILL DES COMPAGNIES DE PRET

L'honorable M. McMEANS dépose le bill Y4, intitulé: Loi modifiant la loi des compagnies de prêt, 1914.

TRAINS-EXPOSITIONS EN CANADA ET EN FRANCE

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER demande au gouvernement:

1. Quel a été le total des dépenses que le gouvernement canadien a faites au sujet de l'exposition commerciale ambulante française qui a parcouru le Canada au cours de l'année 1922?

2. Quel personnel a été employé, pour quelle période ce personnel a été employé, quelle était la nature de ses fonctions, et quelle rétribution fut payée à chaque membre de ce personnel?

3. Outre ces dépenses pour le personnel, quelles autres sommes furent payées, pour quelles fins et à quelles personnes?

4. Quel a été le total des montants que le gouvvernement canadien a payés au sujet de l'exposition commerciale ambulante canadienne qui a parcouru la France au cours de l'année 1923?

5. Quel personnel a été employé, quelle était la nature de ses fonctions et pour quelle période ce personnel a été employé, et quelle somme a été payée à chaque membre de ce personnel?

6. Outre ces dépenses pour le personnel, quelles autres sommes furent payées, pour quelles fins et à quelles personnes?

L'honorable M. DANDURAND:

1. $15,126.75.

2.

H. J. Lambkin — Services comme assistant dans la préparation des comptes ..... $ 50 00

B. W. Nyson — Adjoint de l'agent de publicité — 13 semaines de traitement à $50, $650; allocation pour frais de subsistance, 82 jours à $10, $820; réceptions, dépêches, etc., $520.52	1,990 52
W. J. Stewart, agent de publicité, 13 semaines à $125, $1,625; réceptions, frais de voyages, etc., $1,060.45	2,685 45
3.	
Beaubien, Lamarche et Angers, câblogrammes, etc	234 96
T. P. Tansey, Montréal — drapeaux français	516 30
Annonces	3,159 10
Câblogrammes	375 92
Impressions de pancartes, d'affiches, etc.	2,407 87
Divers	331 05
Réception:	
Banquet aux membres de la délégation française	159 25
Board of Trade, Ottawa	200 00
Repas en route, et divers	375 18
M. Reiville, débours pour théâtre à Toronto	235 95
P. T. Ahern	405 70
G. P. Beaubien	73 65
M. F. Gallagher	347 55
A. B. Muddiman	814 64
	$15,126 75

4, 5 et 6. Au 31 de mars 1924, le montant total des dépenses s'élevait à $106,062.74. De ce chiffre, la somme de $78,111.03 avait été versée à titre d'avance. La vérification de ces comptes n'est pas encore terminée, et, par conséquent, il est impossible de donner des réponses détaillées aux questions posées.

INFRACTION A LA LOI CONCERNANT LES SPIRITUEUX

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER demande au gouvernement:

1. Est-ce que sont terminées les négociations et conférences qui se sont récemment engagées entre le gouvernement du Canada et les Etats-Unis ou quelque ministère ou service des Etats-Unis au sujet des mesures réciproques à prendre afin de prévenir ou de dévoiler les infractions aux lois régissant le débit des liqueurs spiritueuses et aux règlements douaniers des deux pays?

2. Dans l'affirmative, quel accord ou quelle entente ces négociations et conférences ont-elles amené?

3. A quelle date cet accord ou cette entente est-elle devenue effective?

1. Non.

2 et 3. Réponse au numéro 1.

L'hon. M. DANDURAND.

MARINE MARCHANDE DU GOUVERNEMENT

L'honorable H. TAYLOR demande au gouvernement:

Le département de la Marine ou quelque autre service administratif a-t-il reçu un rapport d'un nommé Davidson, ci-devant commissaire à l'emploi de la marine marchande du gouvernement canadien, concernant de prétendus actes malhonnêtes dans ce service? Dans l'affirmative, quelle a été la réponse? Si une enquête a été promise, a-t-elle été tenue, et par qui, et quels en ont été les résultats?

L'honorable M. DANDURAND:

Ministère des Douanes et de l'Accise —

Une lettre reçue de M. Davidson concernant la contrebande de cigarettes a été soumise à ce ministère par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Monsieur Angus Munn, inspecteur des douanes et de l'accise tint une enquête à ce sujet et fit rapport que la plainte n'était pas fondée.

Ministère de la Marine et des Pêcheries —

(a) Oui.

(b) Nulle enquête ne fut tenue ou promise. Toute l'affaire fut renvoyée au commissaire des douanes et de l'accise et au gérant de la marine marchande du gouvernement canadien, à Montréal, et M. Davidson en fut avisé.

Ministère des Chemins de fer et Canaux —

Durant le mois de mars 1922, M. Macdonald, de Vancouver, envoya au ministère de la Marine et des Pêcheries une lettre signée par H. Davidson accusant la marine marchande du gouvernement canadien de faire la contrebande par les entrepôts des navires. L'affaire fut soumise au ministère des Chemins de fer et Canaux qui envoya la correspondance au président Hanna, de la marine marchande du gouvernement canadien, avec mission de faire enquête et rapport. Plus tard, M. Hanna fit rapport au ministère qu'une enquête avait été tenue et que d'après les témoignages, l'accusation avait été trouvée absolument fausse. M. Hanna laissait aussi savoir au ministère que M. Davidson avait intenté une poursuite au montant de $2,500 en recouvrement de dommages-intérêts de la marine marchande du gouvernement canadien pour renvoi du service sans raison. Au cours du procès, le juge Martin, qui instruisait la cause, déclara qu'il n'ajoutait pas foi au témoignage de Davidson, et que chaque fois que celui-ci contredisait les témoignages produits par la marine marchande du gouvernement canadien, il croyait plutôt ces derniers. En conséquence, l'action fut déboutée et la marine marchande du gouvernement canadien fut indemnisée de ses frais.

TARIF DE PREFERENCE BRITANNIQUE

L'honorable M. DAVID propose la motion suivante:

Résolu, — Que, de l'avis du Sénat, les articles de la Loi des douanes qui établissent un tarif de préférence sur les importations de la Grande-Bretagne soient abrogés jusqu'à ce que le gouvernement britannique accorde un tarif réciproque sur les articles que la Grande-Bretagne importe du Canada ou suspendus jusqu'à l'adoption de certaines conventions.

Il dit: Honorables messieurs, bien que je n'aie pas reçu les renseignements que je désirais, et que demanda l'honorable représentant de Stadacona (l'honorable L. C. Webster), je crois devoir parler sur cette résolution. Je le fais, pensant avoir des renseignements suffisants pour convaincre les honorables membres de cette Chambre qu'ils doivent voter pour la motion, laquelle est très patriotique.

Je dois admettre d'abord que le Gouvernement fait tout en son pouvoir pour rendre le budget plus acceptable et moins préjudiciable à certaines de nos industries sans trop déplaire à nos amis les Progressistes. Je soutiens aussi que le tarif n'est pas seul responsable de la situation financière dont nous nous plaignons, mais que l'augmentation de la production industrielle pendant la guerre, le manque de commandes, et la diminution du pouvoir d'achat des clients de nos industriels et de la population en général, contribuent, dans une large mesure, à la dépression. Bien que je sois protectionniste, je n'exagérerai pas et ne dirai pas que l'on doit attribuer au tarif tous les maux de ce monde. En même temps, il ne fait pas de doute que la situation de nos manufacturiers soit menacée par les avantages dont jouissent les produits étrangers par suite de la préférence impériale et des conditions générales de notre tarif.

Il a été clairement établi que, à cause de la préférence, les importations de lainages, et plus particulièrement de chaussures, augmentent chaque jour au grand détriment de nos producteurs; que le résultat peut être une stagnation de ces industries au pays, et la fermeture de ces établissements, si nécessaires comme gagne-pain de milliers de nos ouvriers, qui seraient ainsi forcés d'aller ailleurs chercher du travail. Il n'y a pas de doute que certains de nos manufacturiers ont raison de s'attendre à la protection accordée à l'industrie partout ailleurs dans le monde, pour les aider à traverser la crise financière. A tout événement, le temps n'était pas opportun d'aggraver leur situation et de les décourager en effrayant le capital et en entonnant le chant de mort de la protection.

Si notre gouvernement s'était contenté de réduire la taxe des ventes et d'abolir les droits sur les matières premières importées par nos manufacturiers, il n'aurait peut-être pas été nécessaire de réduire les droits de douanes sur les instruments aratoires. Cela n'aurait pas alarmé ceux qui croient que le chant de mort de la protection sera le chant de mort de nos industries et conséquemment de notre prospérité.

Je ne suis pas surpris que nos manufacturiers aient été effrayés. Les chants de mort ne sont jamais gais, et il n'est pas étonnant que dans le cas présent, une très mauvaise impression se produisit chez ceux que le danger menaçait. Je n'ai jamais pu comprendre les principes de ceux qui pensent que nous puissions avoir le libre-échange ou réduire nos droits de douanes à pratiquement rien, quand nous avons pour voisine l'une des plus grandes nations industrielles et protectionnistes du monde. Même si le libre-échange ou la réciprocité complète était établi sans restriction entre le Canada et les Etats-Unis ou d'autres pays, je ne suis pas prêt à admettre que nos industries soient assez fortes et prospères pour supporter la concurrence. J'admets, néanmoins, que même à cet égard il puisse y avoir des divergences d'opinion, et que l'on puisse alléguer que les désavantages seraient peut-être dépassés par les avantages qui en résulteraient. Mais ouvrir nos marchés aux produits américains ou britanniques, sans compensation, est certainement nuisible aux intérêts de notre pays. Bien que j'aie toujours respecté les opinions de mes adversaires, dans ce cas, je ne puis voir comment peuvent exister deux opinions sur le sujet. Si nous pouvions raisonnablement croire que les modifications effectuées ou à faire dans notre politique fiscale amélioreraient matériellement la position de nos fermiers, j'hésiterais peut-être à m'opposer à cette modification; mais, jugeant par ce qui est arrivé et par l'expérience du passé, je n'hésite pas à dire que ces modifications nuiront à nos manufacturiers sans être très utiles aux fermiers—et peut-être nuiront beaucoup même aux fermiers, particulièrement si la politique est maintenue.

Il est vrai, pour ce qui touche aux instrument aratoires, que la compagnie Massey-Harris a déclaré que la réduction de la taxe des ventes et l'admission en franchise de certaines matières premières qu'elle emploie, constituent une compensation satisfaisante à la réduction des droits, et lui permettront de continuer la fabrication avec profit et même d'abaisser le prix de ses produits. Mais d'autres fabricants d'instruments aratoires ne sont pas dans la situation financière de la compagnie Massey-Harris, et ne sont pas en aussi bonne position pour soutenir la concurrence.

J'ai raison de penser que tous les fabricants d'instruments aratoires ne sont pas aussi satisfaits que la compagnie Massey-Harris.

Ce qu'il y a de pire dans la nouvelle politique est la déclaration faite par un membre du gouvernement, et par presque tous les chefs du parti progressiste, qu'elle n'est que la porte ouverte au libre-échange. Elle nous donne raison de croire que la politique de stabilité promise par M. Fielding est abandonnée, et ce sera certainement une cause de dépression, de crainte et de découragement. Elle effrayera le capital, elle empêchera les manufacturiers d'agrandir leurs établissements, et, plutôt que d'augmenter leur production, les induira à la diminuer, au grand dam de toute notre classe ouvrière, et même de nos fermiers.

L'annonce d'une telle politique à une époque où tout le monde proclame partout que nous devons augmenter notre population pour sauver notre pays, lequel se trouve dans une situation très critique, est difficile à comprendre, car elle aura certainement pour effet d'envoyer aux Etats-Unis un grand nombre de nos habitants et d'immigrants. Nous continuerons à dépenser des millions pour attirer ici des milliers de personnes qui, plutôt que de vivre et de travailler sur des fermes, augmenteront, dans la grande majorité des cas, le nombre des sans-travail de nos villes, s'ils ne peuvent trouver de travail dans nos usines.

Je crois opportun de corriger certaines allégations qu'on a faites au sujet des vues et de la politique des gouvernements Mackenzie et Laurier sur cette question. Je répète ce que j'ai déjà dit en cette Chambre, que lorsque Laurier devint premier ministre en 1896, bien qu'il fût libre-échangiste en principe, il refusa d'effectuer au tarif des modifications qui auraient pu nuire aux industries du pays. Si, plus tard, il fit ce que tous les hommes publics, particulièrement les premiers ministres, font pour obtenir une majorité et donner satisfaction aux fermiers de l'Ouest, et se déclara en faveur de la réduction de certains droits sur les instruments aratoires et autres outils de production, il entendait que cette réduction n'aurait aucun effet nocif sur la position de nos industries. Je suis convaincu que, en dépit de ses déclarations, s'il était retourné au pouvoir et s'il avait gouverné le pays depuis la fin de la guerre, prenant en considération la situation financière du Canada, il aurait entendu les représentations des manufacturiers, et fait ce que les intérêts de tout le pays auraient réclamé. Je fonde cette assertion non seulement sur ses conversations privées ou publiques, mais aussi sur la politique qu'il adopta quand il était à la tête du gouvernement.

Quant aux déclarations de sir Wilfrid Laurirer, elles sont nombreuses, mais je me contenterai de mentionner celles que je trouve en citations dans un grand et mémorable discours de sir George Foster sur le budget présenté par M. Fielding en 1897. Sir Wilfrid Laurier dit:

Il est humiliant d'avoir à admettre que, après une existence de trois cents ans, ce pays ne peut satisfaire ses propres besoins. Bien que la nature ait été merveilleusement prodigue de ses dons et ait tant fait pour rendre ce pays une contrée industrielle, nous dépendons encore des pays étrangers. C'est notre devoir de développer nos industries nationales.

Ceci fut dit par sir Wilfrid Laurier en 1871. En 1876 il dit:

Plusieurs assurent et d'autres assument que le libre-échange est un principe libéral et la protection, un principe conservateur. Si j'étais en Grande-Bretagne, je serais libre-échangiste; mais je suis né au Canada et je demeure ici, et je pense que nous avons besoin de la protection. Nous avons en nous-mêmes le pouvoir de créer une industrie. S'il est démontré que nous ne pouvons la maintenir, sauf par la loi, soit au moyen de primes ou d'un tarif prohibitif, alors je serai prêt à prendre cela en considération.

Je pourrais citer des douzaines d'extraits de discours prononcés par sir Wilfrid Laurier, qui renferment des déclarations de même nature, mais je crois que ceux que j'ai lus suffisent à prouver la vérité de mon assertion, à savoir que, lorsqu'il parlait de réduire les droits sur les instruments aratoires et autres articles, il était convaincu que cela ne nuirait à aucune industrie. Je suis sûr que, si on lui avait démontré qu'une certaine réduction nuirait à une industrie importante, il aurait refusé d'approuver une telle réduction. J'ai dit, et je répète, qu'il refusa de se plier aux demandes de plusieurs amis libre-échangistes quand il devint premier ministre, et qu'il décida de maintenir le tarif qui existait depuis 1878.

A l'appui de mon allégation, je mentionnerai encore une fois les déclarations de sir George Foster, qui, comme les autres chefs du parti conservateur, accusait les libéraux d'être infidèles à leurs principes en adoptant, comme sir George disait, neuf dixièmes du tarif de haute protection. Je ne lirai qu'un passage:

M. Foster: Le parti libéral, dirigé par mon honorable ami le premier ministre, a déclaré, par son ministre des Finances, à cette Chambre, au pays et au monde, l'adoption délibérée du principe de la protection. Il a inclus ce principe dans son tarif; et s'il a, en quelques rares cas, allégé les droits sur des articles particuliers, en d'autres cas il a ajouté à la protection qu'avaient ces articles sous l'ancien tarif.

C'est clair. Ainsi, lorsque les protectionnistes libéraux invoquent le tarif Laurier-Fielding pour justifier leurs vues, ils n'ont pas tort, bien qu'on ait tenté de montrer que c'était plus ou moins une politique de libre-échange. Non, elle ne l'était pas; et quand le tarif fut changé en 1907, il y eut quelques

altérations et modifications, mais non suffisantes de leur nature pour détruire le principe de la protection qui était contenu, comme sir George Foster le disait, dans l'ancien tarif.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue ne manquera pas de remarquer le programme de sir Wilfrid Laurier, en 1917, quand il se présenta devant le peuple.

L'honorable M. DAVID: Je sais cela, mais je viens de dire que ses actes, plutôt que ses déclarations, sont là. Bien qu'il ait toujours été un libre-échangiste, et bien qu'il se fût plusieurs fois dans ses discours proclamé un partisan de la politique Cobden et Bright, quand il arriva au pouvoir, considérant les circonstances et les intérêts du pays, il refusa de mettre en vigueur la politique libre-échangiste.

Il est d'autres allégations que je crois en justice devoir corriger. On a dit et publié que le tarif Mackenzie fut la cause de la dépression financière qui exista de 1872 à 1878. Le tarif de cette époque était le tarif institué par le parti conservateur depuis l'établissement de la Confédération. La seule modification apportée par le gouvernement Mackenzie fut l'augmentation de 2½ p. 100, portant le tarif de 15 p. 100 à 17½ p. 100. Le reproche que reçut sir Wilfrid, même d'amis comme moi, fut qu'il ne le porta pas à 25 p. 100 ou 30 p. 100, comme firent les conservateurs quand ils revinrent au pouvoir en 1878. Ce qui est très curieux est que en 1876, quand le gouvernement Mackenzie augmenta les droits de 2½ p. 100, des hommes publics, y compris, je pense, sir Charles Tupper, dirent que c'était le début d'une politique très dangereuse; encore fut-il plus tard l'un des plus éloquents champions de la protection. Mais de telles contradictions arrivent très souvent dans le monde politique, et quelquefois nous devons les excuser, si nous ne pouvons les justifier.

L'honorable M. MURPHY: Ils ne connaissent pas mieux.

L'honorable M. DAVID: Mais revenons à la question de la préférence britannique. Est-il vrai qu'elle nuise à certaines de nos industries? Après avoir lu les déclarations des manufacturiers, et les mémoires présentés au gouvernement, je suis venu à la conclusion que, en regard de la position avantageuse des fabricants anglais par suite des salaires minimes, du change ou dépréciation de l'argent, les manufacturiers canadiens doivent faire face à une concurrence sérieuse des manufacturiers étrangers. Par exemple, il a été clairement établi que les importations de chaussures, de toiles et de lainages ont augmenté considérablement depuis quelque temps, et menacé sérieusement l'existence d'établissements qui emploient des milliers de personnes. Entendez les vues des hommes compétents au sujet des effets du tarif préférentiel sur l'industrie de la chaussure. M. Daoust, qui est maintenant le président de la compagnie Daoust-Lalonde, l'une des plus importantes manufactures de chaussures de Montréal, et un homme très habile, dit, parlant de la taxe des ventes, que l'on proposait de réduire de 6 à 2½ p. 100 sur les chaussures, y compris les chaussures de caoutchouc, et de 6 à 4½ sur les bottes de caoutchouc, et il ajoute:

Je suis sûr que l'industrie canadienne ne sera jamais aussi bien protégée qu'elle devrait l'être contre la concurrence britannique tant que la préférence impériale ne sera pas abolie et que l'on n'aura pas rétabli le tarif uniforme de 30 p. 100, sur les chaussures importées.

M. Daoust se met en devoir d'expliquer que le tarif général actuel sur les chaussures importées est de 30 p. 100. Le tarif de préférence impériale le réduisit d'abord à 20 p. 100. L'an dernier, le parlement alla plus loin et le ramena à 17½ p. 100. Il dit alors:

La dépréciation de l'argent effectue une autre diminution d'environ 10 p. 100, et amène le tarif à, disons, 15¾ p. 100. Considérez que le coût de production en Grande-Bretagne est de 10 p. 100 moins cher qu'au Canada, et nous, fabricants du Dominion, avons maintenant une protection nette d'environ 5¾ p. 100.

Il conclut:

Cela fait du Canada un dépotoir pour les chaussures britanniques, et leur importation a beaucoup augmenté depuis que cette préférence impériale supplémentaire de 2½ p. 100 a été accordée.

Je dois dire à l'honorable "leader" de cette Chambre que cette augmentation des importations a continué, et dans les trois ou quatre derniers mois, m'a-t-on dit, et je crois que le fait est établi par des chiffres, l'importation a plus que doublé

L'honorable M. MURPHY: Elle augmenta de 60 p. 100.

L'honorable M. DAVID: "Je suis opposé au tarif préférentiel, dit M. Daoust, parce que, alors que nous consentions des réductions à la Grande-Bretagne nous attendant à recevoir quelque chose en retour, nous n'avons rien reçu." M. Weaver, gérant de l'association des manufacturiers de chaussures, confirma les vues de M. Daoust. Il alléguait que les fabricants britanniques déverseraient leurs produits au Canada. Telles furent aussi les vues exprimées par les délégués des manufacturiers de chaussures lors de leur entrevue avec le gouvernement, dans une déclaration préparée avec beaucoup de soin. C'est une très longue déclaration, dans laquelle ils expriment les

mêmes vues que M. Daoust; c'est pourquoi je n'imposerai pas à la Chambre l'obligation d'entendre ces opinions.

Laissant les chaussures, voyons quel fut l'effet de la préférence sur les lainages et l'industrie textile. Dix ouvriers de filatures, en délégation représentant les tisserands du Canada, se rendirent chez le premier ministre et l'hon. M. Robb, et présentèrent une lettre ouverte signée par 21,000 ouvriers des filatures. Cela signifie quelque chose—21,000. La lettre déclarait qu'un grand nombre d'hommes et de femmes des filatures canadiennes étaient congédiés et qu'un grand nombre ne travaillaient plus que pendant peu de temps. Certaines filatures étaient fermées. Comme conséquence, plusieurs Canadiens devaient partir pour les Etats-Unis. La cause en était dans l'importation considérable des lainages, les droits de douanes étant trop bas. On cita des chiffres montrant l'augmentation de l'importation. On fit aussi remarquer que les salaires, en Grande-Bretagne et dans les pays européens, n'étaient que la moitié ou le quart des salaires payés au Canada, et dès lors, les ouvriers canadiens ne pouvaient soutenir la concurrence, à moins que le gouvernement ne protégeât les salaires en augmentant les droits. La lettre se terminait par une demande de droits plus élevés.

Je veux lire maintenant les vues exprimées par les manufacturiers de Glen-Williams. Ils soumirent, dans une communication, des renseignements sur l'importance des importations anglaises de bas et chaussettes de soie, comme suit:

	Paires.	Valeur.
En 1921	2,813,860	$ 1,201,793
En 1922	6,594,324	2,496,450
En 1923	8,101,752	2,951,372

Ainsi vous voyez, honorables messieurs, que l'importation augmente toujours. La communication des manufacturiers de Glen Williams déclarait que, à moins que l'on adoptât des mesures pour arrêter l'importation surabondante de marchandises étrangères, les usines devraient fermer leurs portes et le village perdrait sa population.

J'ai aussi une déclaration des représentants d'une autre grande industrie, mais je ne crois pas nécessaire de continuer en ce sens, aussi bien dans mon intérêt que dans l'intérêt des honorables membres de cette Chambre. Je n'ai pas besoin de démontrer que quand deux, trois industries importantes, ou plus, souffrent, la prospérité de toutes les industries alliées est aussi atteinte. Le sort d'une grande industrie peut déterminer le sort de dix, quinze, vingt autres industries. Il a été établi récemment dans un article de journal que si l'industrie des instruments aratoires était sérieusement ébranlée, quinze ou vingt autres industries le seraient pareillement.

Il n'y a aucun doute, honorables messieurs, que les manufacturiers ont raison de se plaindre de la concurrence faite à leurs produits par suite de la préférence, et de dire qu'elle devient de jour en jour plus nuisible. Ils auraient dû se plaindre plus tôt, mais il leur fallut plusieurs années pour se rendre compte de ses effets nocifs. Je comprends qu'une question de sentiment entre en cette affaire. Je comprends que lorsque les intérêts de l'Angleterre sont en jeu, même les industriels, bien qu'atteints dans leurs affaires, hésitent à protester contre un privilège accordé à la Grande-Bretagne. Nous avons tous ce sentiment. Mais, honorables messieurs, je dis: les intérêts canadiens avant le sentiment.

Mais la question n'est pas seulement, comme je viens de le dire, une question d'argent. Non; même si le tort fait par la préférence britannique n'était pas si grand qu'on le prétend, nous devrions donner des preuves de respect de nous-mêmes, d'indépendance légitime. Nous devrions montrer que nous ressentons le refus du gouvernement britannique de nous donner aucune compensation pour nos concessions fiscales, et de remplir les promesses et les engagements du gouvernement Baldwin. Nous devrions montrer que nous ressentons cela; et le moyen de le faire est d'adopter ma motion comme j'espère que vous l'adopterez. Nous devons montrer que nous ne sommes pas des mendiants, et que nous ne voulons pas imposer à la Grande-Bretagne une politique qu'elle trouve contraire à ses intérêts.

Les Anglais disent qu'ils veulent être libres d'adopter la politique qu'ils croient nécessaire aux intérêts britanniques. Ils ont le droit d'adopter cette politique, mais leurs actes et leurs paroles justifient notre gouvernement d'exercer le même droit et de faire, avant tout, ce que requièrent les intérêts canadiens. Suivons leur exemple et imitons leur indépendance. Suivons l'exemple de l'Australie, qui a protesté contre le retrait proposé de la concession fiscale McKenna, et qui annonce qu'elle négociera des traités de réciprocité avec d'autres pays. Pourquoi le Canada ne fait-il pas comme l'Angleterre et l'Australie?

Je sais ce qui s'est produit lorsque Laurier a inauguré sa politique de préférence; car, comme vous le savez sans doute, honorables messieurs, c'est un premier ministre canadien-français, sir Wilfrid Laurier, qui a inauguré cette politique. Je sais que la question de sentiment, le désir de donner à l'Angleterre une preuve de notre bonne volonté, d'amitié,

je sais que l'espérance qu'elle apprécierait notre attitude et nous rendrait la pareille, dans une certaine mesure, sur d'autres catégories d'articles peut-être, ont eu beaucoup de part dans l'adoption de cette politique. A cette époque, on ne croyait pas qu'une préférence de 12½ pour 100 serait dangereuse pour nos industries; mais on a augmenté cette préférence, de temps en temps, les circonstances ont changé, et les conditions fiscales et financières de notre pays ne nous permettent plus de tout donner sans rien recevoir en retour. Nous ne pouvons plus offrir d'être généreux et charitables, et l'Angleterre ne veut pas de notre charité. Dans tous les cas, la charité commence chez soi, et jamais nous n'avons eu plus de raisons pour mettre en pratique cet axiome sage et pratique qu'un Anglais a dû inventer. Que de mal on fait dans le monde et particulièrement au Canada par l'exagération de bons sentiments! L'exagération du sentiment religieux, national, ou démocratique, de la loyauté et de la générosité, qui est généralement digne de respect et de considération, spécialement dans la vie privée, est dangereuse lorsqu'on l'applique à un pays. Nous en avons eu une preuve durant la guerre. Et elle est particulièrement déplacée lorsque, comme dans le cas présent, elle n'est pas appréciée, ainsi que le prouvent la proposition qu'on a faite d'abolir les droits McKenna, et le refus du gouvernement britannique de nous accorder une compensation. On l'appréciera peut-être plus si nous savons ne pas rester indifférents aux traitements que nous recevons et au peu de considération qu'on a donnée à notre action généreuse.

Le gouvernement, s'il a jugé à propos d'abandonner la politique de la stabilité fiscale, aurait dû diminuer la préférence britannique comme le demande la situation financière du pays. Lorsque l'Angleterre montre si clairement que dans ces questions de préférence et de tarif, en général, elle consulte avant tout son propre intérêt, nous devrions suivre son exemple.

Dans une matière d'importance aussi vitale, l'intérêt de tout le pays doit passer avant tout autre intérêt et toute autre considération, et il doit décider tout homme de principe et de conviction à se faire un devoir de s'opposer à une politique qu'il croit dangereuse pour le pays, qui peut être une cause de mécontentement et de friction entre les provinces, peut-être une cause de dislocation. Que résulterait-il des plaidoyers faits en faveur de l'unité nationale, de tous les efforts faits pour établir des sentiments d'amitié entre les différentes parties de la Confédération, si nous adoptons, afin de satisfaire une partie du pays, une politique désastreuse pour le reste de la nation, ou si nous créons la conviction que les intérêts des provinces sont si divergents qu'elles ne peuvent avoir une même politique et se soumettre à la même législation?

J'ajoute ensuite que pour accomplir sa destinée, le Canada ne peut être exclusivement agricole. La nature elle-même nous démontre qu'il doit aussi être industriel pour tirer parti de ses ressources extraordinaires en minéraux et en forces hydrauliques. La nature elle-même, comme Laurier l'a si bien dit, nous indique la politique que nous devons suivre afin de faire ce que la prospérité du Canada demande; et n'est-il pas évident que vu la longueur de nos hivers, l'industrie doit procurer à la plus grande partie de notre population, le travail qu'elle ne peut trouver sur les fermes?

Honorables messieurs, aucun pays ne peut se vanter d'une histoire ou d'un passé plus glorieux que le Canada, ou s'attendre à un avenir plus brillant, et s'il n'accomplit pas sa haute destinée, ce sera notre faute, ce sera parce que nous n'aurons pas été fidèles à ses nobles traditions, parce que nous n'aurons pas mis en pratique une vraie politique canadienne.

L'honorable M. ROCHE: J'ai écouté avec une grande attention, honorables messieurs, le discours que notre honorable et vénérable ami vient de prononcer, et, bien que je sois du même sentiment que lui en plusieurs circonstances, je dois aujourd'hui différer d'avis avec lui, sur plusieurs points. Sur certains autres, je suis en complet désaccord. Et lorsque je suis en désaccord avec mon honorable ami, ou lorsqu'il a affirmé avec son autorité si grande le contraire de ce que je pense, j'étudie et je revise toujours mes propres opinions afin de m'assurer de leur justesse ou de leur opportunité. Hier soir, un honorable monsieur qui siège de l'autre côté, et que je ne vois pas à son siège en ce moment, a fait des remarques assez sévères sur la division des opinions qui se manifeste de ce côté-ci, comme le prouvent les votes que nous donnons sur des mesures importantes. Ces remarques donnaient l'impression d'un sermon prononcé par l'honorable monsieur. Je dois tout de suite dire que je ne crois pas qu'il connaisse la différence essentielle entre le sentiment libéral et le sentiment conservateur. Un libéral peut garder ses propres opinions et les affirmer dans toutes les occasions propices, tout en différant d'opinion avec les autres libéraux, et peut-être avec le gouvernement. Le libéral peut s'affirmer comme individu. De l'autre côté de la Chambre, la sévérité de la discipline du parti existe à un plus haut degré.

L'honorable M. MURPHY: Il n'y a pas de sévérité ici.

L'honorable M. ROCHE: En quelques occasions, ces honorables messieurs qui peuvent avoir des opinions différentes se rangent avec la majorité pour montrer leur nombre et peut-être aussi leur influence sur la Chambre et sur le pays.

Maintenant, je reviens à mon honorable ami des Mille Iles (l'honorable M. David) et je dois dire que j'apprécie les recherches qu'il a évidemment faites sur le sujet qu'il a amené devant cette Chambre. Je pourrais lui faire remarquer et faire remarquer à cette Chambre que tous les arguments qui s'appliquaient avant la guerre, et avant les changements de gouvernement qui se sont produits, ne s'appliquent pas aujourd'hui. La question académique de la protection et du libre-échange n'est plus opportune maintenant. La guerre a accompli un changement immense. Nous avons contracté une dette de deux milliards cinq cent millions; et nous avons à payer les intérêts sur cette dette; et nous devons maintenir les services administratifs. Les droits du tarif et de l'accise doivent fournir une grande partie des sommes qui nous servent à payer ces intérêts et à couvrir les dépenses publiques. Nous avons augmenté jusqu'à leur extrême limite la taxe de l'impôt sur le revenu et d'autres taxes directes. Le pays s'est révolté contre elles dans une certaine mesure, et nous ne pouvons les maintenir ou les augmenter encore plus. En conséquence, que ce gouvernement soit au pouvoir ou qu'un gouvernement conservateur dirige le pays le moyen qu'il faut prendre pour maintenir les services publics et payer les intérêts est un tarif pour le revenu. Nous pouvons avoir nos idées sur ce que l'on appelle protection; nous pouvons avoir nos idées sur ce que l'on appelle libre-échange; mais pour l'avenir de ce pays, il doit exister un tarif pour le revenu afin de fournir les sommes requises par les services publics.

Nous avons entendu beaucoup de choses au sujet de la protection. Qu'est-ce que signifie la protection? S'il s'agit d'une protection réelle du commerce, des manufactures ou de l'industrie, ou de quoi que ce soit, nous sommes tous protectionnistes; et chacun dans notre pays est protectionniste. Nous aimerions à voir les industries de notre pays établies, maintenues, agrandies. Nous sommes tous de la même opinion sur ce point; mais nous ne pouvons tous aller assez loin pour dire qu'il est nécessaire d'exclure les marchandises étrangères, ou de faire dépenser à des citoyens de ce pays de vastes sommes d'argent dans le but de supporter des manufactures dont les unes peuvent être nécessaires et économiques, mais dont les autres sont inutiles et artificielles. Est-ce qu'on obligera les consommateurs de ce pays à payer les sommes immenses nécessaires pour compenser des manques d'énergie, des défauts d'administration, ou toute autre sorte de gaspillage et d'extravagance? Je puis dire ceci: que je serai le dernier à permettre, à appuyer toute mesure, ou à voter pour toute mesure qui aurait pour effet l'introduction de marchandises étrangères, de quelque source que ce soit, qui détruiraient nos manufactures ou nos industries, ferait tort à nos gens ou les obligeraient à s'expatrier.

On a dit beaucoup de choses sur l'émigration. Ne s'est-elle pas produite chez toutes les classes du pays? Etait-elle plus évidente dans le cas des ouvriers que dans le cas des agriculteurs? N'était-elle pas causée par l'attrait du gain et les chances plus nombreuses d'amusement qu'offraient les Etats-Unis? Que peut-on faire pour retenir ces gens? Que peut-on faire pour les induire avec plus de force à rester dans notre pays? Quels plans pouvons-nous élaborer pour retenir nos jeunes gens à leur emploi ou sur leur ferme? Et je pose la question suivante à quelques-uns de nos sénateurs qui ont le génie inventif: pourquoi ne pas faire quelque chose pour induire plus fortement nos jeunes gens à s'en aller sur des fermes, dans l'Ouest, au lieu de jeter notre argent et nos terres à ces gens qui nous arrivent comme immigrants de certains pays d'Europe, afin de les attirer chez nous, lorsque ces gens ne feront jamais de bons colons, ne vivront jamais sur les fermes, ne seront jamais pour ce pays un élément précieux, mais demeureront dans les alentours des cités et deviendront une charge pour la communauté?

Dans le discours de mon honorable ami, on trouve des allusions au tarif britannique. Je ne ferai pas d'agitation, un seul moment, en faveur d'un tarif si bas qu'il serait une invitation aux manufacturiers de la Grande-Bretagne ou d'ailleurs de venir ici faire tort à nos manufacturiers. Je ne connais personne qui le voudrait. Je crois qu'il y a assez de patriotisme dans notre pays pour nous décider à consommer nos propres produits, et pour nous faire préférer nos propres marchandises, pourvu que la qualité et le prix n'en soient pas trop élevés. Je poserais aux honorables messieurs qui demandent la protection, la question suivante: à quel degré voulez-vous la protection? Voulez-vous 30 p. 100? Vous avez en ce cas-là ce que vous voulez, aujourd'hui. Voulez-vous 50 p. 100? Voulez-vous 100 p. 100? Jusqu'à quel degré voulez-vous aller?

Maintenant parlons des chaussures. Quelles sont les sortes de chaussures qui viennent d'Angleterre? Sont-elles supérieures aux nôtres? Nous savons que certaines régions de l'Angleterre se sont spécialisées dans la production de la chaussure.

L'honorable M. MURPHY: Elles viennent de l'Allemagne.

L'honorable M. ROCHE: Naturellement, mon honorable ami connaît ce sujet, et je ne fais qu'apprendre.

L'honorable M. MURPHY: Vous êtes un bon étudiant.

L'honorable M. ROCHE: Et j'espère que mon honorable ami va garder en mains son attirail de connaissances jusqu'à ce que j'aie terminé. Ensuite il nous instruira.

Pour revenir aux chaussures, est-ce que la qualité de celles de Montréal,—on les a mentionnées,—peut se comparer à la qualité de celles qui nous viennent de l'Angleterre? Nous savons que les Anglais de ce pays aiment à acheter tout ce qui est fait au pays d'où ils viennent, et que plusieurs autres aiment à acheter des marchandises anglaises parce qu'elles sont anglaises. Dans certaines catégories, la chaussure anglaise est peut-être supérieure. Les chiffres qu'on a cités ne contiennent aucune mention de ces faits, ils ne font aucun cas des comparaisons, ils n'indiquent pas si une certaine augmentation du tarif nous obligerait à acheter nos chaussures canadiennes en plus grande quantité, et excluraient celles qui nous viennent de l'étranger. Nous savons que les Anglais produisent plusieurs qualités de cuir; ils importent en grandes quantités de la France et d'autres pays; certaines villes se livrent spécialement à sa production; et une longue expérience a fait des Anglais des experts en cette matière. Je voudrais savoir quelle qualité de chaussures concurrencent les nôtres. Quelle est leur forme? Quelle est la matière dont on s'est servi pour leur confection? Quel est le prix? Et si ces articles sont produits à une distance raisonnable des nôtres, ne devrions-nous pas permettre aux gens qui veulent les acheter et s'en servir de le faire?

De plus, le manufacturier anglais jouit du bénéfice d'acheter toutes ses matières premières dans toutes les parties du monde, et il cherche à les payer avec des articles fabriqués et toutes sortes de produits ouvrés. Grâce à ce moyen, en mêlant les substances employées, en se servant de machines perfectionnées, en employant des ouvriers à bon marché, et ainsi de suite, il peut concurrencer le reste du monde.

L'honorable M. MURPHY: Que voulez-vous dire en disant que les Anglais sont les plus habiles de tous les gens à mêler les substances employées? Leur permettrons-nous de se débarrasser de leurs produits dans ce pays?

L'honorable M. ROCHE: Quelle part de mélange y a-t-il dans les lainages, les couvertures, les vêtements?

L'honorable M. MURPHY: Oui, dans les couvertures et les vêtements? Vous le savez aussi bien que moi.

L'honorable M. ROCHE: Et combien y a-t-il de mélange dans les articles de mode et autres produits? Je vais vous le dire pour les chaussures. On en fait de grandes quantités à Northampton. C'est une industrie spéciale.

L'honorable M. MURPHY: Je sais cela.

L'honorable M. ROCHE: Maintenant, prenons les chaussures pour dames. J'ai demandé à des manufacturiers de chaussures de Montréal et d'ailleurs: "pourquoi ne pouvez-vous pas concurrencer les manufacturiers américains de chaussures?" Ils ont répondu: "Ils peuvent obtenir des espèces plus nombreuses de cuir et de matières non ouvrées, et en se livrant spécialement à leur production, en se consacrant à certaines industries et en obtenant les meilleurs modèles, ils sont capables de produire un meilleur article et de le vendre à meilleur marché au Canada."

J'ai parlé un peu des lainages, d'une manière rudimentaire, je l'admets, et je vois très clairement qu'il peut être nécessaire, en vue de certaines circonstances et conditions, de diminuer la préférence que nous donnons aux articles anglais. On m'a aussi dit, à propos des tissus, que les marchandises qu'on nous vend pour des marchandises anglaises ne sont pas toujours des marchandises anglaises.

L'honorable M. MURPHY: Voilà justement la difficulté.

L'honorable M. ROCHE: On m'a dit que plusieurs de ces produits venaient d'Allemagne et de France, et que si on les finit, ou si on y met quelque ingrédient nouveau en Angleterre, on les envoie en Canada et dans d'autres possessions britanniques, comme des produits britanniques. Je ne connais pas jusqu'à quel point cela se pratique; j'ignore quelle proportion est britannique, quelle proportion est étrangère; mais je n'approuve et je n'appuierai aucune politique qui laissera entrer les marchandises étrangères ou britan-

niques pour remplacer nos marchandises et en arrêter la production. Je crois que les habitants de ce pays devraient acheter les articles que nous produisons ici.

Maintenant je veux parler du sucre dont une grande partie nous vient de Trinidad, de Demerara et d'autres possessions britanniques. Sous le régime de la préférence britannique le sucre qui nous venait des possessions britanniques entrait au pays à un taux tarifaire moins élevé. Comme conséquence, le syndicat des sucres de Londres augmenta le prix de cet article dans les Antilles afin d'y inclure la valeur de la réduction du taux. Et cette augmentation couvrait toute la réduction du droit douanier. Voilà la manière dont agit le manufacturier et le marchand anglais toutes les fois qu'il aura l'occasion de faire une livre sterling. Lorsque nous nous rappelons que la Grande-Bretagne est une nation manufacturière, et qu'elle doit des sommes d'argent immenses aux Etats-Unis qu'elle doit payer avec ses produits, n'ayant plus d'or pour acquitter ses comptes, nous verrons que partout où l'on pourra introduire les productions britanniques, on les introduira. L'Angleterre possède la suprématie sur les océans; elle a des marchandises sur toutes les mers et des navires qui se rendent à tous les ports; elle entretient un commerce considérable avec les Etats-Unis, où les produits anglais sont en grande demande; ainsi, son commerce avec les Etats-Unis doit être très grand, et dans une grande mesure, doit se faire en produits anglais.

Maintenant je vais plus loin. Nous avons donné une préférence à la production britannique. Nous avons des relations commerciales avec l'Angleterre; nous importons de la Grande-Bretagne; n'envoyons-nous pas quelque chose à la Grande-Bretagne en retour? Pendant que nous parlons de protection, d'exclusion et de prohibition qu'envoyons-nous à la Grande-Bretagne? Est-ce que la Grande-Bretagne doit tout accepter de nous, et ne prendrons-nous rien d'elle en retour? Le commerce est établi sur le principe de l'échange. Pouvons-nous demander à nos amis anglais d'accepter notre blé, nos pommes, notre fromage et notre beurre, nos jambons, et notre lard, tout ce que nous produisons, et, nous, ne rien accepter en retour? Qu'ont-ils à nous envoyer? Ils n'ont pas les matières premières ou les produits agricoles Que vont-ils nous envoyer? Ils doivent nous envoyer des produits manufacturés. Le commerce est établi sur l'échange, et si nous voulons faire du commerce, nous devons donner et recevoir.

Et c'est le principe du libre-échange. Mais nous n'avons plus le libre-échange absolu dans ce pays, et nous ne pouvons l'avoir. Si nous sommes protectionnistes, tant mieux, nous sommes tous protectionnistes; mais si nous sommes prohibitionnistes, si nous excluons trop, si nous multiplions les taxes et les dépenses sur la tête du consommateur de ce pays, nous ne sommes pas dans cette catégorie. J'aimerais à savoir quel est le montant raisonnable de droits que ces pauvres manufacturiers à qui l'on fait tort veulent mettre sur leurs produits. Le prix de leurs produits est deux ou trois fois ce qu'il était avant la guerre; même pour les chaussures, le prix est deux fois plus élevé qu'il était avant la guerre. Nous n'entendons pas dire qu'ils ferment généralement leurs fabriques, et s'ils en ferment une, nous savons qu'une autre peut faire plus d'affaires, employer les hommes de la manufacture qui vient de fermer, de sorte qu'il n'y a aucune perte d'hommes sous ce rapport. Est-ce que nous établirons, avec la loi, des prix exorbitants qu'auront à payer les consommateurs de ce pays? Les consommateurs n'en voudront pas, que vous les établissiez sous le nom de protection ou sous le nom d'exclusion, sous prétexte de patriotisme, ou de faire de l'argent ou d'en extorquer. Les citoyens de ce pays veulent des prix convenables, ils veulent ce que nous produisons à des prix raisonnables tout en ayant égard aux industries du pays, quand elles mettront en pratique la politique qui est dans l'intérêt du tout.

L'honorable M. McCORMICK: Je veux, honorables messieurs, dire quelques mots en faveur de la résolution et des idées de mon honorable ami des Mille Iles (l'honorable M. David). Le dernier orateur nous a dit que les conditions avaient entièrement changé dans le monde depuis la guerre. Nous savons tous qu'elles ont changé; et quant au sujet que nous discutons maintenant, si elles n'ont pas changé, elles ont certainement été aggravées.

L'honorable monsieur veut savoir quel tarif nous demandons. Ce n'est pas une question à laquelle nous pouvons répondre facilement. Je crois que les opinions des gens intéressés en cette matière peuvent se résumer dans la proposition suivante: la question de savoir quel est le tarif qui offrirait une protection raisonnable pour les industries naissantes devrait être déterminée par des experts connaissant les différents commerces et les différentes industries. et qui ont fait des études spéciales à ce sujet.

La préférence britannique, je crois, a reçu l'approbation générale du public dans le pays. Mon honorable ami d'Halifax (l'honorable M. Roche) vient de déclarer qu'à part la question sentimentale, il existe un autre point de vue.

La Grande-Bretagne est de tous les pays de l'univers, l'un des plus gros consommateurs de nos produits. Nous ne devons pas oublier que la préférence britannique était de 33⅓ p. 100 plus basse que le tarif moyen, et que l'on a augmenté cette préférence de 10 p. 100 l'an dernier, pour attirer les produits anglais, l'élevant à 43⅓ p. 100 sur des articles qui souffraient une grave concurrence au pays, comme les chaussures, les tissus, les laines, les cotons, les étoffes à robes, les grosses étoffes, etc. Je sais que l'on importe aujourd'hui ce genre d'articles en quantités beaucoup plus considérables qu'autrefois, et les manufacturiers de laine déclarent qu'au moins 40 p. 100 de leurs établissements sont fermés. Nous lisons dans les journaux qu'une importante maison de Montréal qui vend des tissus de laine, des vêtements d'hommes, des chaussettes, et d'autres marchandises de ce genre, est forcée de fermer ses portes, surtout à cause de cette concurrence des articles européens.

En sus des 43½ p. 100 déjà mentionnés, la différence du change sur la valeur de la livre anglaise augmente la préférence des marchandises anglaises à 46 p. 100. C'est une question de primordiale importance dans un pays aussi peu habité que le Canada, dont les industries sont appelées à faire concurrence à des manufacturiers établis depuis de longues années, et qui, à part la préférence substantielle dont ils bénéficient, possèdent de meilleures facilités d'acheter leur matière première. Ajoutons que nos fabriques canadiennes sont voisines de la meilleure organisation manufacturière et industrielle du monde entier. Cent dix millions d'individus habitant au sud du Canada forment le marché de cette organisation industrielle tandis que nos fabricants canadiens doivent faire face aux conditions que j'ai exposées avec un marché de 9,000,000 d'habitants seulement.

Bien que j'approuve la préférence britannique, je veux être juste pour mon propre pays. Cette justice est notre premier devoir, et nous ne devons pas pousser la générosité jusqu'à oublier le capital placé dans nos industries canadiennes, et à jeter sur le pavé des dizaines de mille de nos compatriotes, et à les forcer d'émigrer au delà des frontières.

Je ne puis accepter la responsabilité, et mes collègues comme ceux de la Chambre des Communes sont dans le même cas, de dire, sans l'aide d'experts, quel doit être notre tarif; mais vu les conditions actuelles, je pense que le présent tarif doit être maintenu jusqu'à ce qu'un nouveau et meilleur mode soit élaboré. Je voudrais voir disparaître les 10 p. 100 ajoutés l'an dernier. J'aimerais aussi à ce que les Anglais fassent leur part, et nous accordent les avantages que nous leur avons prodigués depuis 1897. Chacun a éprouvé le même plaisir que moi à observer dans les journaux les effets des petites préférences accordées par le tarif Baldwin, il y a quelques années, et qui ont accrû énormément quuelques-unes des exportations de ce pays. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons exporté tant d'automobiles au cours des trois ou quatre dernières années. Ce tarif, je crois, doit être aboli le premier août.

Pour ma part, suivant mon devoir de citoyen et de membre de cette Chambre, je suis prêt à donner mon appui à une résolution, qu'elle soit présentée maintenant ou plus tard, pour retrancher ces 10 pour 100. Si nous constatons plus tard que nos manufactures ne peuvent continuer de fonctionner sans un changement nouveau, si le marché anglais ne nous donne pas d'avantages réciproques et conçus dans le même esprit que notre préférence britannique, je consens à ce que toute la préférence disparaisse, dans l'intérêt de nos industries.

Je ne pense pas que le tarif canadien tel que suggéré reçoive l'approbation de tous ceux qui occupent les bancs ministériels dans l'autre Chambre; et je sais que dans la nôtre, et dans le pays, à travers tous les centres industriels des provinces d'Ontario et de Québec, et dans les provinces de l'Est, le public ne l'approuve pas. Je désire ajouter que cette politique n'a pas été choisie par le gouvernement, mais qu'elle lui a été imposée de force, par un groupe égoïste de représentants des prairies. Il est malheureux que je sois obligé d'exprimer mes vues de cette manière, et de traiter ces délégués d'égoïstes, mais je ne puis guère agir autrement. Ces gens ont l'intérêt pour guide, et veulent la plus grosse part pour les prairies. Ils demandaient récemment une préférence de 50 pour 100 sur les importations britanniques. Ils désirent un tarif plus bas sur les effets importés, et exigent l'entrée gratuite de certains articles. Ils ont voulu des réductions sur le coût du transport, et les ont obtenues, tandis que les autres parties du pays, soumises à des désavantages multiples, quoique moindres, n'ont rien eu. Ces gens demandent une politique qui frappe les centres industriels des vieilles provinces du Canada. En même temps, ils exigent 26 embranchements de chemins de fer. La population des provinces de l'Ouest, à l'exception du Manitoba, ont versé un impôt sur le revenu de $2 par tête, tandis que cette même taxe a été de $9.50 dans Québec et de $9.50 en Ontario, alors que les pauvres petites provinces situées sur le bord de la mer doivent, avec Ontario et Québec se priver pour donner à ces gens les dépouilles qu'ils emportent.

Je n'avais pas l'intention de discuter cette question, parce que je ne savais pas qu'elle serait présentée, mais je n'hésite pas à déclarer que l'opinion publique n'appuie pas la politique proposée, bien que les changements suggérés n'aient pas grande importance, et ne peuvent pas faire grand mal. Le mal réside dans le fait que le gouvernement abdique ses droits, et que les principes de 1897 ont été abandonnés, ainsi que l'a déclaré le ministre de l'Intérieur en disant qu'il espérait que ce tarif serait le glas de la protection. Je dois vous dire, honorables messieurs, qu'une foule de gens bien informés dans le pays entretiennent une idée toute différente, et que si le gouvernement persiste dans son attitude, il s'apercevra qu'au lieu d'être le glas de la protection, le tarif sera le glas du gouvernement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'honorable sénateur de Stadacona (l'honorable L. C. Webster) m'a demandé d'ajourner le débat de sa part, à cause d'un voyage qu'il a dû faire à Montréal. Je propose donc l'ajournement du débat jusqu'à demain.

La motion d'ajournement du débat est adoptée.

BILL DE DIVORCE

TROISIEME LECTURE

Bill U4, intitulé: Loi pour faire droit à Raymond Anderson Mashinter. — L'honorable M. Blain.

BILL DES DIFFERENDS INDUSTRIELS

Renvoyé au comité des chemins de fer, télégraphes et ports

L'honorable M. DANDURAND propose que le Sénat s'assemble en comité pour l'étude du bill 7, intitulé: Loi modifiant la Loi des Enquêtes en matière de différends industriels, 1907.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, avant que nous nous formions en comité pour l'étude de ce projet de loi, je voudrais soumettre une observation sur une question de procédure. Sans entrer dans le débat sur les mérites ou les défauts du bill, ou de la loi elle-même, je désire faire observer que le principe de cette loi, en vigueur depuis 17 ans, est à base de conciliation, puisque son but est d'éviter toute démarche trop hâtive de la part des patrons ou des ouvriers, démarche qui peut nuire à leurs intérêts, ou même aux intérêts publics.

Lorsque ce projet a été présenté à la discussion pour sa seconde lecture, j'ai suggéré de le soumettre à un comité spécial ou au comité permanent, pour permettre à ceux qui s'intéressaient à la mesure, soit en l'opposant, soit en la favorisant, d'exprimer leurs vues au comité, chose impossible devant la Chambre. Ma suggestion a été alors rejetée, mais je la présente de nouveau, parce que j'ai reçu depuis un mémoire signé par des personnes responsables et représentant de nombreux intéressés, et j'aimerais à soumettre ce mémoire à la considération de cette Chambre. Je renouvellerai ensuite ma demande. Datée du 8 mai, la lettre suivante m'est arrivée:

En rapport avec le bill n° 7, soumis au Sénat, pour modifier la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, nous regrettons sincèrement que votre proposition de renvoyer ce bill au comité permanent des chemins de fer et des télégraphes ait été refusée par le Sénat, vu qu'elle aurait permis à tous ceux qui s'opposent au projet de loi ou qui le favorisent de faire valoir leurs vues.

Bien que vous ayez en de nombreuses circonstances proclamé au Sénat les idées des ouvriers sur les principes de cette législation, comme sur les amendements au bill n° 7, l'opinion des représentants du travail au Canada sur cette législation vous intéressera peut-être.

Il n'est pas nécessaire, pour le moment, de retracer en détail l'histoire de cette législation ou d'énumérer les raisons qui lui ont donné naissance. Qu'il suffise de dire que depuis l'application de cette loi, les ouvriers en ont généralement accepté les principes, et qu'ils ont travaillé pour lui faire atteindre son but: "la prévention et les règlements des grèves et des renvois en masse des ouvriers dans les industries qui sont d'utilité publique". En général, cette coopération existe toujours, bien que cette mesure depuis quelques années, n'est pas fort populaire parmi les ouvriers auxquels elle s'applique. Convaincus, cependant, qu'une procédure légale quelconque était nécessaire et dans l'intérêt public pour fournir l'occasion d'étudier les raisons des parties en causes et de concilier les adversaires dans un différend industriel, les ouvriers se sont peu à peu ralliés à la loi, dans ses principes et dans sa procédure, et ils l'acceptent encore, à condition que son application soit équitable pour tous.

Il semble que durant le débat sur ce sujet, l'on n'ait pas insisté suffisamment sur un des principes fondamentaux de la loi, c'est-à-dire la conciliation. Pour que l'esprit de conciliation subsiste en présence d'un conseil, il faut que le traitement de ce conseil soit équitable pour les deux parties. C'est l'adoption et l'acceptation de ce principe par tous les groupes, au temps où l'on demande un conseil et après sa nomination, qui est essentiel au bon fonctionnement et au respect de la loi.

Que cette loi n'ait pas toujours été appliquée avec équité à la suite de certains différends entre patrons et employés, parce que les patrons profitaient d'une omission faite par inadvertance dans la clause 58, qui permet aux patrons d'imposer des conditions d'emploi avec réduction de salaire, au mépris de l'esprit et de l'intention de la loi, c'est là un fait qui a été constaté par tous ceux qui se sont occupés de l'application de cette loi, surtout pendant les quatre ou cinq dernières années.

Tout ce qu'on recherche par le bill 7 est d'assurer l'égalité d'avantages, comme de responsabilité, en appliquant cette loi. L'on ne peut prétendre que les patrons en souffriront quelque injustice à moins qu'ils ne violent la loi. Les patrons ne doivent pas redouter de présenter à un conseil d'enquête et d'arbitrage tout changement de salaires ou d'heures de travail, avant de les appliquer, car les ouvriers ont accepté cette obligation durant les quinze dernières années.

Avec l'espoir que les honorables membres du Sénat verront l'importance de ratifier le bill n° 7 tel qu'adopté à la Chambre des Communes, nous demeurons, respectueusement à vous...

Et les signatures suivantes:

Byron Baker, représentant législatif de la Fraternité des ingénieurs de locomotives, L. L. Peltier, représentant législatif de l'Ordre des conducteurs de chemins de fer, Wm. L. Best, représentant législatif de la Fraternité des chauffeurs et des mécaniciens de locomotives, T. J. Coughlin, représentant législatif de la Fraternité des employés de chemins de fer, Tom Moore, président du congrès des métiers et du travail...

qui, pour les besoins législatifs représentent tous les ouvriers des ateliers, de l'entretien des voies, du service des gares, etc. Les hommes dont je viens de citer les noms représentent, d'après une autorité régulièrement établie, 140,000 employés de chemins de fer organisés au Canada. Comme les compagnies de chemins de fer du Canada sont les seules qui ont commis des délits contre la loi jusqu'ici, je soumets qu'en accord avec l'esprit de la loi, qui est basée sur la conciliation, il est opportun de renvoyer les amendements suggérés au comité permanent des voies ferrées, télégraphes et havres, pour donner l'occasion à ces messieurs, ou à tous ceux qui le désireraient, de comparaître devant ce comité pour exposer leurs vues, soit en faveur ou contre les amendements. Je présente respectueusement cette suggestion, et je propose de ne pas renvoyer ce bill au comité plénier, mais de le soumettre, pour considération, au comité des voies ferrées, télégraphes et havres.

L'honorable C. P. BEAUBIEN: Honorables messieurs, je ne vois, pour ma part, aucune objection à ce que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer à condition de donner assez de temps à tous les intéressés pour nous déléguer leurs représentants. Si ce bill est envoyé au comité, et soumis à la discussion dans deux ou trois jours, il est certain que ce délai est trop bref.

Pour que cette honorable Chambre sache qu'il y a de très importantes associations qui s'opposent au principe de ce bill, et pour d'excellentes raisons, je demande la permission de lire une lettre et la résolution qui l'accompagne. Cette correspondance peut être considérée comme la contre-partie de celle qui vient d'être lue par l'honorable représentant de Welland. Cette lettre et la résolution qui l'accompagne m'ont été envoyées par l'Association des Exploiteurs de Mines d'Amiante de la province de Québec, à la fin de mai, l'an dernier, trop tard pour que je puisse la présenter à la Chambre. Les amendements, d'après ce que je comprends, suivent les grandes lignes de ceux qui ont été proposés l'an dernier, et la situation, par conséquent, n'est pas changée.

Nous vous envoyons ci-inclus une copie de la résolution adoptée par l'Asbestos Mine Operators' Association de la province de Québec, lors de sa réunion du 22 courant.

Les membres de notre association sont convaincus que si cet amendement est adopté, l'industrie minière en souffrira, et vous acquerriez un titre à notre reconnaissance en faisant votre possible pour faire rejeter ce projet de loi par le Sénat.

Copie de la résolution adoptée à la réunion de l'Asbestos Mine Operators' Association, de la province de Québec, tenue à Montréal, mardi le 22 mai 1923:

Attendu que l'article 57 du bill n° 84, décrète, en termes générauv, qu'un propriétaire de mine qui veut faire quelques changements dans les heures de travail, doit donner un avis de trente jours, et qu'au cas où un conseil d'arbitrage est demandé durant cette période de trente jours, les conditions doivent rester les mêmes jusqu'à ce que ce conseil ait été organisé, qu'il ait entendu les témoins et présenté son rapport; et

Attendu que si un changement de cette nature devient nécessaire, il ne peut se produire avant 60 jours environ, et que les travaux doivent continuer, sinon le propriétaire, qu'il puisse ou non supporter ce fardeau, devient passible d'une amende qui varie de $100 à $1,000 par jour, etc., et attendu que l'application de cette sanction peut, si des difficultés surgissent, causer aux propriétaires des pertes considérables, et même, en certains cas, pour les petits propriétaires leur faire perdre le titre de leur propriété, et attendu que l'amende, bien qu'elle s'applique aux deux parties exploitant ces circonstances pour accroître le délai, ne saurait de par la loi, être recouvrée des employés;

Convaincus que de telles conditions ne peuvent pas s'appliquer à l'industrie minière, il a été, en conséquence,

Résolu que cette association proteste contre ce bill et que des copies de cette résolution soient envoyées aux membres du Sénat.

Je demanderai donc à cette honorable Chambre, si ce bill doit être envoyé au comité des chemins de fer, de donner les avis et le temps nécessaires pour entendre tous les groupes intéressés.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je n'ai aucune objection à ce que ce bill soit envoyé au comité permanent des chemins de fer, des télégraphes et des havres; mais je sais que le programme de ce comité est fort surchargé de travail pour les jours prochains. Il peut se faire qu'avant la fin de la semaine prochaine, nous trouvions un jour libre, mais il faudra le fixer assez longtemps d'avance pour permettre aux parties intéressées d'être averties de se rendre aux séances. J'accepte l'amendement. Le comité pourra peut-être considérer ce bill jeudi de la semaine prochaine.

L'honorable G. G. FOSTER: Une semaine d'avis est-elle suffisante?

L'honorable M. CASGRAIN: Honorables messieurs, avant de terminer ce débat, il est nécessaire que l'on comprenne clairement que cette mesure est un bill public, et non pas un bill privé, et qu'elle est envoyée au comité des chemins de fer pour que tous les groupes expriment leur opinion, mais ceci n'empêche pas le Sénat de s'en occuper. Bien que plu-

sieurs sénateurs assistent au comité des chemins de fer, nous savons qu'en pratique, très peu de nos collègues s'y rendent quand ils n'en sont pas membres, et que, en tout cas, ils n'y peuvent voter. Par conséquent, je crois que lorsque ce bill sera revenu du comité, il devra être étudié en comité plénier, même si ce n'est que pour la forme, parce que c'est une mesure publique.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le Sénat verra alors ce qu'il doit faire.

L'honorable M. CASGRAIN: Oui, mais un bill public doit être étudié par le comité plénier.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quand ce bill reviendra du comité, mon honorable ami pourra proposer que nous nous formions en comité pour étudier ce bill.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous avons établi une fort mauvaise coutume dans notre Chambre depuis quelque temps, en faisant subir la troisième lecture des bills publics aussitôt après le rapport des comités spéciaux auxquels nous les avons soumis, et sans les étudier en comité plénier. J'ai protesté contre cette pratique, il y a plusieurs années déjà. C'est un bill public, et c'est notre privilège de le considérer en comité plénier.

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je faire remarquer à cette Chambre que le comité des chemins de fer, des télégraphes et des havres, a actuellement à considérer vingt-six bills publics. Je n'ai pas pensé une seule minute qu'il fût irrégulier de suggérer que celui-ci, qui est certainement d'intérêt public et s'applique à beaucoup de gens, soit renvoyé à ce comité.

L'honorable M. CASGRAIN: Je ne m'oppose pas à l'envoi de ce bill au comité.

L'honorable M. ROBERTSON: L'an dernier, le bill fut discuté en comité plénier. On y proposa beaucoup de modifications, comme cette année, on en proposera au présent projet de loi. Mais les amendements projetés qui auraient pu être étudiés et discutés en comité spécial devant lequel les intéressés auraient pu comparaître et exposer leurs vues, ne pouvaient être débattus devant toute la Chambre ignorant l'opinion des gens directement concernés. Ceux-ci, dans le débat d'un bill de cette nature, basé sur des principes de conciliation et de justice, devraient être appelés à exprimer leurs vues. C'est là mon seul motif en proposant l'envoi de ce bill au comité.

L'amendement de l'honorable M. Robertson est adopté, et le bill envoyé au comité des chemins de fer, télégraphes et havres.

BILL DE DIVORCE

Deuxième lecture du bill V4, intitulé: Loi pour faire droit à James Koniaris.—L'hon. M. McCall.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK

Séance du jeudi, 5 juin 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi. L'hon. M. Belcourt occupe le fauteuil présidentiel.

Prières et affaires de routine.

STATISTIQUES PROVINCIALES

DEMANDE DE DOCUMENT

L'honorable M. BOYER demande au gouvernement:

Pour chacune des provinces de la confédération quel est

1. L'évaluation foncière municipale?
2. L'évaluation des fermes?
3. L'évaluation des industries?
4. L'évaluation municipale foncière des villes?
5. (a) Les manufactures séparées?
   (b) Les manufactures comprises?
6. Le nombre de fermiers dans chacune des provinces?
7. Le nombre de manufacturiers par province?
8. L'évaluation des villages qui ne sont pas compris dans les fermes ou les industries?

L'honorable M. DANDURAND: Je suggèrerais à mon honorable ami de changer son interpellation en une demande de documents, car le ministère du Secrétariat d'Etat devra écrire à tous les gouvernements provinciaux.

La motion pour demande de documents est agréée.

BILLS CONCERNANT LES EMBRANCHEMENTS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

L'honorable M. GILLIS: Honorables messieurs, je veux appeler l'attention du Sénat sur des paroles prononcées par l'honorable représentant de Portage-la-Prairie (l'honorable M. Watson) au cours de ses remarques, l'autre jour:

Durant la dernière session, ceux qui s'opposèrent à certains de ces bills eurent l'occasion de choisir ceux qu'ils voulaient rejeter; mais le Sénat préféra dire: "Non, nous allons rejeter tout le bill", et toutes les chartes furent rejetées.

Mes honorables collègues se rappelleront sans doute que l'an dernier, le jour précédant la prorogation du Parlement, l'on nous présenta

un bill concernant vingt-cinq ou trente embranchements. Je ne sais et je n'ai pu découvrir quand les membres de cette Chambre eurent l'occasion de s'occuper de chaque ligne séparément.

L'honorable M. DANDURAND: Je regrette d'avoir à faire remarquer à mon honorable ami qu'il transgresse une règle de cette Chambre. Quand ces bills nous reviendront du comité, mon honorable ami pourra retracer l'histoire de la loi proposée l'an dernier. Je doute que mon honorable ami puisse soulever un débat à ce moment. Il n'y a aucune question soumise à la Chambre.

L'honorable M. GILLIS: Je voulais simplement attirer l'attention du Sénat sur une assertion inexacte.

L'honorable M. WATSON: Oh! oui, elle est vraie.

L'honorable M. CASGRAIN: Présentez une motion.

L'honorable M. GILLIS: Si la Chambre ne me donne pas la permission de parler, je porterai de nouveau le sujet à votre attention lorsque les bills seront renvoyés à la Chambre.

Le PRESIDENT SUPPLEANT: L'honorable sénateur ferait mieux de donner un avis de motion.

BILLS DE DIVORCE

Troisième lecture du bill V4, intitulé: Loi pour faire droit à James Koniaris. L'honorable M. McCall.

DEUXIEME LECTURE

Bill W4, intitulé: Loi pour faire droit à Philip R. Marshall Palmer. L'honorable M. Haydon.

Bill X4, intitulé: Loi pour faire droit à George Felix Simpson. L'honorable M. Bennett.

BILLS D'INTERET PRIVE

Troisième lecture des bills suivants:

Bill 17, intitulé: Loi concernant la compagnie du Canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne. L'honorable M. White (Pembroke).

Bill J3, intitulé: Loi modifiant la loi constitutive du Conseil du Collège presbytérien, Halifax. L'honorable M. Stanfield.

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

Le Sénat reprend le débat ajourné le 28 sur la motion suivante de l'honorable M. Bennett:

Qu'un comité spécial de cette Chambre soit institué pour faire enquête et rapport, à différentes époques, sur:

(a) Les déclarations et les accusations que l'honorable J. D. Taylor a formulées dans cette Chambre, le 8 mai dernier, à l'égard de l'administration de la marine marchande du gouvernement canadien et des chemins de fer nationaux du Canada.

(b) L'acquisition de l'immeuble connu sous le nom d'"Hôtel Scribe", à Paris, France, ainsi que sur toutes les négociations, opérations et paiements s'y rapportant.

(c) L'emploi ou l'engagement d'un nommé Aronovici par ladite administration des chemins de fer nationaux du Canada, les services accomplis par lui, s'il en a accompli, et la commission, le traitement ou toute autre rémunération que lui a payée ladite administration, ou payée en son nom.

(d) Le système d'achat de fournitures devant servir ou se rapportant au réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

(e) Le dépôt par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de $1,000,000 des deniers publics à la Home Bank du Canada, et le retrait de ce dépôt par ladite Compagnie, au mois ou vers le mois de mai 1923.

(f) D'une façon générale, sur toutes choses qui, de l'avis du comité, découlent de la question susdite ou s'y rapportent, ou sur lesquelles le comité jugera à propos d'enquérir.

(g) Que cette enquête soit subordonnée à la condition qu'elle ne portera sur aucune affaire de service ou d'administration depuis le commencement de l'année 1924, si, de l'avis de l'administration dudit réseau, une enquête sur ces matières peut être préjudiciable aux biens ou au bon service du réseau.

(h) Que ledit comité soit composé des honorables Messieurs.

(i) Que ledit comité soit autorisé à recueillir des témoignages sous serment, d'assigner des témoins, de requérir la production de documents et de dossiers, et d'employer, pour ses écritures ou autrement, l'aide qu'il jugera nécessaire pour les fins de l'enquête.—(L'honorable M. Taylor).

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, si vous le permettez, je ferai une déclaration concernant cette motion, sur laquelle j'ai déjà parlé. Mon but est d'essayer à résoudre la question soulevée par l'honorable représentant de New-Westminster (l'honorable M. Taylor), et à laquelle touche cette motion. La semaine dernière, j'ai suggéré à cette Chambre qu'avant de s'enquérir des accusations portées par l'honorable M. Taylor, il serait peut-être plus juste que le Sénat attendît le rapport de M. Temple qui a été chargé de faire enquête sur ces accusations. M. Temple est actuellement à Ottawa, ainsi que l'avocat qui l'a aidé dans son travail d'enquête relativement aux accusations portées contre certains fonctionnaires des chemins de fer nationaux canadiens. M. Temple a en sa possession, tous les témoignages qu'il a obtenus ainsi que le rapport qu'il a préparé. Les témoignages, couvrent 2,000 pages et le rapport environ 75 ou 100 pages; de sorte que les honorables sénateurs pourraient difficilement prendre connaissance de ces documents si le rapport au moins n'est pas imprimé; et même dans ces conditions, nous n'aurions que la clef de l'enquête qu'il faudrait étudier du commencement à la fin. Je propose en conséquence que cette Chambre nomme un comité

spécial de six membres (trois choisis par l'honorable leader du parti conservateur et trois par moi-même), parmi les honorables sénateurs appartenant au barreau, et que ce comité étudie les témoignages et le rapport de M. Temple. Ce dernier sera au service du comité, et l'honorable représentant de New-Westminster (l'honorable M. Taylor), pourrait assister aux séances.

Les membres du comité seraient des hommes habitués à entendre et à peser des témoignages et ils pourraient faire rapport à cette Chambre.

Il me semble que c'est le moyen le plus court et le meilleur de déterminer la valeur de l'interpellation et du rapport présenté d'après les témoignages obtenus à Vancouver Si cette Chambre et particulièrement mon honorable ami de New-Westminster, acceptent ma proposition, je présenterai ma motion immédiatement, en laissant un espace en blanc pour y inscrire plus tard les six noms qui seront choisis.

L'honorable M. TAYLOR: Quel est le sens du rapport?

L'honorable M. DANDURAND: Du rapport de M. Temple?

L'honorable M. TAYLOR: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne l'ai pas lu, mais je suppose qu'il contient les conclusions qu'a tirées M. Temple d'après les témoignages entendus.

L'honorable M. TAYLOR: Nous avons certainement le droit de les connaître.

L'honorable M. DANDURAND: Voilà justement ce que je ne veux pas déterminer moi-même. Je puis être obligé de le faire à un moment donné...

L'honorable M. McMEANS: Y a-t-il culpabilité?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais pas. Quel que soit le verdict, je crois qu'un petit comité de cette Chambre, composé de membres du barreau, sera en mesure d'examiner les témoignages et de faire rapport au Sénat. Je suis simplement la suggestion que j'ai déjà faite, à savoir: que sans le rapport de M. Temple, nous ne pouvons rien comprendre; et qu'il nous faut connaître les témoignages recueillis par M. Temple pour juger de la valeur des accusations. Maintenant, nous avons ces témoignages, et je suis aux ordres du Sénat. Je suis certain que nous n'arriverons à aucun bon résultat, si je me contente de placer sur le Bureau de cette Chambre les 2,000 pages de témoignages et le rapport de 75 pages. Chaque honorable sénateur a le droit de demander à lire ces témoignages, ce qui prendrait plusieurs années. Chacun de nous a le droit de se prononcer sur la valeur de ces témoignages. Donc, puisqu'il est impossible que chaque honorable sénateur entreprenne la lecture des témoignages ou même les 75 pages du rapport, je suggère de former un petit comité d'avocats qui emploiera quelques heures à cette tâche. Il pourra obtenir toutes les explications nécessaires en s'adressant à l'honorable représentant de New-Westminster (l'honorable M. Taylor), ou à M. Temple qui sera aussi présent.

L'honorable M. TAYLOR: Honorables messieurs, avec la permission de la Chambre, et en réponse à l'honorable sénateur qui vient de nous adresser la parole, je rappellerai qu'il est bien inutile de tendre un filet à la vue des oiseaux que l'on veut prendre.

J'ajouterai que je suis un assez vieil oiseau moi-même. La proposition que nous fait l'honorable leader, est plus ingénieuse qu'elle le paraît. Il ne faut pas oublier que M. Temple a été le conseiller légal de la marine marchande du gouvernement canadien. Son assistant, dans cette enquête, était un autre conseiller légal dont les services ont été spécialement requis dans l'intérêt de la marine marchande du gouvernement canadien.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami me permet-il de lui poser une question?

L'honorable M. TAYLOR: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Je comprends que M. Temple est l'avocat régional des chemins de fer nationaux canadiens à Winnipeg; et que M. Haffner, qui est peut-être affilié au personnel de ces mêmes chemins de fer, a été engagé en qualité de conseiller légal à Winnipeg. Je suis donc surpris d'entendre mon honorable ami, dire que M. Temple est le conseiller légal de la marine marchande du gouvernement canadien. Je croirais plutôt qu'il s'est occupé de question concernant les chemins de fer nationaux-canadiens à Winnipeg. Winnipeg est au centre du pays et je doute fort que M. Temple s'intéresse à la marine marchande de l'un ou l'autre des deux océans.

L'honorable M. TAYLOR: Disons alors, honorables messieurs, qu'il s'agit des chemins de fer nationaux-canadiens, dont la marine marchande est une branche. Sur toutes les lettres que j'ai reçues de M. Temple, le nom de ce dernier apparaît, (suivi du titre de conseiller légal), avec celui du conseiller légal à Vancouver et du vice-président, qui a charge

des affaires légales et d'après les ordres duquel, M. Temple a été nommé à Vancouver. Le vice-président, a déjà, en trois occasions, fait, par écrit, la déclaration que mes accusations étaient non fondées. Il envoie son subalterne faire un rapport sur des accusations qu'il a déjà jugées trois fois d'une manière irrévocable.

L'avocat régional à Vancouver est également impliqué dans cette affaire, puisque c'est lui qui a fait échouer la première enquête; et qui, ainsi que je l'ai fait remarquer à M. Temple, a fait tout ce qu'il pouvait afin de faire aussi échouer l'enquête actuelle. Je me suis plaint directement à M. Temple, de ce que son associé influençait les témoins qui devaient se présenter pour rendre témoignage. Je ne connais pas ceux que M. Temple a fait comparaître; mais je sais que ceux dont j'avais fourni les noms et que j'avais indiqués comme étant capables de fournir des renseignements importants, n'ont pas été appelés. Je n'avais pas du tout l'intention de tout lui dévoiler.

L'honorable M. DANDURAND: Je me permettrai de dire à mon honorable ami que je suis resté une demi-heure avec M. Temple hier soir, et la première question que je lui ai posée a été celle-ci: "Avez-vous reçu, du sénateur Taylor, une liste des témoins à faire comparaître?" Il a répondu: "Oui'. "Avez-vous appelé tous ces témoins?" demandai-je. Il me répondit: "Ils ont tous été appelés et entendus, sauf un seul, qui, pour des raisons connues du capitaine Boyd, n'a pu se présenter." C'est la réponse que j'ai eue de M. Temple.

L'honorable M. TAYLOR: Je regrette d'avoir à dire que la réponse de M. Temple n'est pas exacte.

L'honorable M. DANDURAND: Mais, mon honorable ami ne pourrait-il pas, à une séance du petit comité que j'ai proposé, établir ces faits? Actuellement, nous ne savons pas où nous en sommes.

L'honorable M. TAYLOR: Un comité spécial qui n'étudiera qu'un côté des témoignages? L'autre jour, l'honorable sénateur s'est montré très éloquent en parlant des déclarations ex-parte. Aujourd'hui, il nous demande d'accepter une de ces déclarations de la part de l'avocat régional de la marine marchande du gouvernement canadien, qui est allé faire son enquête avec un détachement d'agents de police particuliers, dans un wagon spécial et en compagnie du chef de service. Et tous ces agents de police semblent n'avoir pu trouver de témoins, sauf ceux dont j'ai fourni les noms. M. Temple devait faire une enquête; il ne devait pas se contenter de recevoir, au nom de sa compagnie, des témoignages de nature à détruire ceux que je lui avais fournis. D'après ce que je puis voir, il n'a entendu qu'un côté de la question.

J'attire l'attention sur le fait que M. Temple n'a pas agi envers moi avec toute la bonne foi et la franchise que j'attendais de lui. Jeudi dernier, on nous apprit que M. Temple était en route pour Ottawa; et si la nouvelle est exacte, il a dû arriver samedi. Il y a, par conséquent, une semaine aujourd'hui, que la nouvelle a été donnée, et je n'ai reçu de lui aucun message, bien que je sois resté tout le temps à Ottawa. Il a fait cette enquête sur ma demande, et comme simple question de courtoisie, s'il voulait être aussi juste envers moi qu'envers la compagnie, il m'aurait annoncé, ainsi qu'au président de la compagnie, qu'il avait fait son rapport, et il me l'aurait soumis. Je puis lire un rapport de 75 pages en beaucoup moins de temps que le dit l'honorable sénateur, et juger si M. Temple a fait un jeu de cette enquête ou s'il a fait un effort honnête pour se rendre compte des faits. D'après ce que je puis voir, il ne s'est pas occupé de la cause que je lui ai soumise; il s'est contenté de présenter les arguments des fonctionnaires de sa compagnie en réponse aux questions qu'ils pouvaient régler, mais il n'a pas fait d'effort pour étudier les autres points sur lesquels on a appelé son attention. Par exemple, la dernière journée qu'il était à Vancouver, il a discuté avec un autre enquêteur le fait qu'un très grand nombre d'hommes d'affaires, de la ville, avaient fait des déclarations sous serment, concernant les conditions scandaleuses qui existaient en cet endroit. M. Temple, ayant quitté Vancouver le même soir, il est évident qu'il n'a pris aucun des témoignages de ces nombreux hommes d'affaires, bien qu'il ait été au courant des faits depuis le 7 mai.

L'honorable M. DANDURAND: Je dirai à mon honorable ami, que sans aucun intérêt particulier de ma part, j'ai proposé qu'un petit comité de cette Chambre, composé de membres du barreau, soit nommé pour étudier toutes ces questions en présence de mon honorable ami et de M. Temple. Mon honorable ami peut-il suggérer un meilleur moyen par lequel le Sénat puisse se renseigner sur la valeur du travail accompli par M. Temple? Tous nos efforts tendent à connaître la valeur des témoignages entendus, à nous assurer que l'enquête a eu lieu sincèrement, honnêtement et avec toute la diligence voulue et enfin que le rapport est réellement basé sur les témoignages entendus. Maintenant, ayant fait cette proposition, je demanderai à mon honorable

ami de nous donner une idée sur la manière dont le Sénat peut, autrement, juger le travail accompli.

L'honorable M. TAYLOR: D'après ce que je vois, ce rapport ressemble à des dés pipés, dans la main d'un joueur. Par conséquent je ne veux rien risquer dans un jeu où les dés sont pipés. Je comprends parfaitement que l'on ne peut agir honnêtement dans cette cause que j'ai soumise à M. Temple et qu'en réalité, on n'y a pas agi avec honnêteté.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, permettez-moi de soumettre une idée à la considération des deux honorables sénateurs qui viennent de nous adresser la parole. Il y a quelques jours, l'honorable leader du gouvernement a fait remarquer que la discussion de ce sujet au Sénat, aurait pu être réservée jusqu'à ce que M. Temple ait produit son rapport, dont l'honorable représentant de New-Westminster pourrait alors prendre connaissance, et s'il n'était pas satisfait du contenu de ce rapport, il pourrait alors présenter sa motion.

Etant donné que le rapport est prêt, et que les messieurs qui l'ont préparé sont à Ottawa, ne serait-il pas convenable et juste que les témoignages et le rapport soient placés entre les mains de l'honorable représentant de Westminster qui pourrait, pendant les quelques jours qui vont suivre, prendre le temps nécessaire pour les étudier à fond. Si alors, il n'est pas satisfait de la réponse faite à ses accusations et s'il n'est pas satisfait de l'enquête, qu'il demande au Sénat de faire une autre enquête. Au lieu de soumettre les témoignages à un comité, que l'honorable représentant de Westminster au moins, puisse s'assurer si, d'après son opinion, le rapport est basé sur les faits ou s'il est partial, ainsi qu'il semble le croire. Suivant moi, c'est la première chose à faire.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que ce ne serait pas rendre justice au commissaire enquêteur qui a été très sévèrement traité par l'honorable représentant de New-Westminster. Je ne veux pas insinuer qu'il a été trop sévère, mais enfin l'honorable sénateur n'a pas traité M. Temple très tendrement. Maintenant, M. Temple apporte son rapport. Malheureusement il n'a que l'original; et je puis dire, en réponse à la question de l'honorable M. Taylor, que M. Temple apporte son rapport au président ou au bureau central. Samedi dernier, après avoir parlé du sujet avec quelques honorables sénateurs des deux côtés de cette Chambre, j'ai rencontré le président, qui m'a dit qu'il attendait l'arrivée de M. Temple, et il ajoute que si le rapport était court, il le lirait; mais que s'il était long, il ne le lirait probablement pas. Il m'a déclaré qu'il n'était pas de son devoir de le lire; mais qu'il verrait à ce que les témoignages et le rapport, soient remis au ministre des chemins de fer, de qui les deux Chambres pourraient l'obtenir pour leur propre usage. Je comprends que le rapport fut envoyé au ministre des Chemins de fer, lundi ou mardi. Mardi était jour de congé. Aujourd'hui est jeudi, et M. Temple a attendu et va attendre, par ordre, afin d'être à la disposition du ministre des Chemins de fer ou de cette Chambre.

Mais, n'est-il pas juste que le rapport soit lu par un certain nombre de sénateurs qui possèdent la confiance de leurs collègues et que cette lecture se fasse en présence de l'honorable représentant de New-Westminster, qui a déposé la plainte; et en présence aussi de M. Temple qui indiquera au besoin les pages où le témoignage requis est inséré. Et si une discussion est soulevée par mon honorable ami, au sujet de la valeur des témoignages où la véracité de quelques témoins, le petit comité sera capable avec l'aide de l'honorable représentant de New-Westminster et de M. Temple, de parcourir tout le rapport en quelques séances.

Afin de mettre à exécution la proposition de l'ancien ministre du Travail (l'honorable M. Robertson), il faudrait faire une copie du document, l'original restant entre les mains du ministre des Chemins de fer. Où en serons-nous alors, si l'honorable représentant de New-Westminster déclarait...

L'honorable M. TAYLOR: Mais il n'y a pas qu'une seule copie.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai demandé s'il y avait plus qu'une copie et j'ai compris que seul l'original avait été apporté ici.

L'honorable M. TAYLOR: Personne, je crois ne peut supposer qu'une seule copie a été faite des témoignages qui couvrent 2,000 pages.

L'honorable M. DANDURAND: Naturellement je ne sais pas; mais c'est ce que j'ai cru comprendre pendant ma courte conversation. Je puis me tromper. Lorsque l'honorable sénateur aura lu les 2,000 pages de témoignages, il sera peut-être satisfait; mais étant donné l'attitude qu'il prend, malgré le jugement du commissaire-enquêteur des naufrages, qui a trouvé le capitaine Boyd coupable dans plusieurs des cas soumis à l'enquête, ne devrions-nous pas déclarer que tout le travail fait par M. Temple, ainsi que son rapport, devraient être rejetés parce que le plaignant, qui n'a pas entendu tous les témoignages, déclare ne

pas être satisfait? Je crois que le Sénat ne devrait pas accepter cette déclaration et cette situation comme base d'une nouvelle enquête. Il me semble que le Sénat a le droit d'avoir un petit comité impartial qui étudiera cette question et fera rapport. Si nous remettons ces 2,000 pages de témoignages, à l'honorable représentant de New-Westminster, qui dès le début a affirmé (avant même que le rapport soit fait), sa conviction dans le bien-fondé des accusations, il est facile de prévoir quelles seront les conclusions; mais où en serons-nous? Au même point où nous en étions lorsque l'honorable sénateur a fait ses accusations, il y a environ deux semaines. Mais le Sénat demandera quand même que l'opinion de mon honorable ami soit corroborée de quelque manière. Il ne faut pas en conclure que je dédaigne le jugement de mon honorable ami; mais il a pris une attitude irréconciliable; et nous avons d'autre part, M. Temple, qui depuis un mois ou plus, a réuni des témoignages, entendu tous les témoins, et présente un document de 2,000 pages, contenant tous les renseignements ainsi obtenus. Il me semble que le Sénat a le droit de demander que l'honorable représentant de New-Westminster, lui permette de se rendre compte de la valeur de ces témoignages. Je n'exige pas que mon honorable ami accepte immédiatement ma proposition. Je lui demande simplement de proposer l'ajournement du débat, d'étudier ma suggestion et si ensuite, il croit avoir quelque chose de mieux à soumettre, j'accepterai toute proposition qui résoudra cette question difficile. La suggestion de mon honorable ami l'ancien ministre du Travail, laisse la question entre les mains de l'accusateur, qui a devant lui, 2,000 pages de témoignages à examiner; et que nous retrouverons plus déterminé que jamais à soutenir que l'enquête n'a pas été conduite avec impartialité. Toutefois nous n'aurons que son *ipse dixit*. Je propose que mon honorable ami, le leader du parti conservateur, nomme trois sénateurs et moi-même en nommerai trois. Ces six honorables messieurs pourront en quelques séances, examiner scrupuleusement les témoignages et faire rapport au Sénat.

L'honorable M. ROBERTSON: Je ne comprends pas encore le raisonnement de mon honorable ami; car tout dernièrement, au cours d'une discussion sur le sujet qui nous occupe, l'honorable leader du gouvernement a déclaré avec beaucoup de conviction et de chaleur, que l'honorable représentant de New-Westminster aurait très bien pu attendre le rapport du commissaire-enquêteur pour prendre l'attitude que nous connaissons. Ce rapport est fait; on peut le consulter et je demande simplement que l'on emploie maintenant, la procédure suggérée, il y a quelques jours, par l'honorable leader du gouvernement; à savoir: que le rapport soit remis à l'honorable monsieur qui a déposé la plainte, et s'il est satisfait de la manière dont l'enquête a eu lieu et de ses résultats, la question sera réglée. Dans le cas contraire, nous en serons au point où nous en sommes aujourd'hui, et on demandera probablement une enquête, d'après la motion qui nous est actuellement soumise. Je partage absolument l'idée qu'avait mon honorable ami, il y a quelques jours, et je ne comprends pas, par conséquent pourquoi il montre tant d'opposition à mon projet.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne m'oppose pas à votre projet. Je dis que le rapport est ici avec les témoignages; je puis les déposer sur le bureau de la Chambre, ou bien on peut demander à le voir; mais quel sera le résultat? Afin de s'assurer si les témoignages sont probants ou satisfaisants, je propose qu'un petit comité soit nommé pour les examiner et faire rapport. Mon honorable ami suggère que l'honorable représentant de New-Westminster l'examine et donne son opinion. Mais si le rapport ne rencontre pas ses vues, où en serons-nous?

L'honorable M. ROBERTSON: Exactement où nous en sommes actuellement.

L'honorable M. BENNETT: La position du Sénat serait comme suit: il aurait d'une part, accepté comme véridiques, des déclarations présentées par le commissaire-enquêteur, mais qui ne sont pas garanties sous serment; et d'autre part, il aurait les déclarations de l'honorable représentant de New-Westminster, qui a engagé son honneur de sénateur à prouver qu'elles sont exactes.

L'honorable M. TAYLOR: Sir Henry Thornton, n'a-t-il pas dit à mon honorable ami, au cours de son entrevue avec lui, qu'il avait reçu de Vancouver, un rapport officiel, l'informant que cette enquête était une farce et une parodie de justice.

L'honorable M. DANDURAND: Non, il ne m'a certainement rien dit de semblable et notre conversation n'a pas porté sur ce sujet.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami ne tient pas compte dans cette question que le point le plus important, c'est que l'honorable sénateur de New-Westminster a le droit et le privilège de demander et même d'exiger de cette Chambre, qu'une enquête soit faite à propos des accusations qu'il présente. Il se peut qu'un comité de cette Chambre chargé de tenir une enquête préliminaire, fasse rapport, après avoir étudié les preuves sou-

mises, que tout s'est fait régulièrement; mais quelque soit le rapport de ce comité, mon honorable ami a tout de même le droit, comme membre du Sénat, de présenter une demande d'enquête sur ces choses.

Tenant compte du fait que la présente enquête, conduite par M. Temple, et aussi, je crois comprendre, par M. Haffner, a été tenue à la demande de mon honorable ami de New-Westminster, et que pratiquement elle a été faite pour lui, il me paraîtrait raisonnable et logique que le rapport suivant cette enquête soit déposé entre ses mains. Quelles en seraient les conséquences? Nul doute que mon honorable ami étudierait avec grand intérêt le contenu de ce rapport, et en conséquence qu'il pourrait décider si oui ou non il y aurait avantage à pousser les choses plus loin. Il pourrait ainsi s'assurer si les témoins qui devaient appuyer ses accusations ont comparu devant M. Temple, s'ils ont réellement fourni à ce monsieur les preuves qu'ils prétendaient avoir, d'après ce qu'ils ont dit à mon honorable ami, bref, si l'enquête équivaut à ce que mon honorable ami voulait qu'elle fût. Ne serait-il pas préférable qu'il prenne connaissance du contenu de ce rapport? Si la chose n'était pas satisfaisante, je suis certain que mon honorable ami n'hésiterait pas à déclarer à cette Chambre qu'il n'est pas satisfait de cette enquête. Advenant que l'investigation prouverait que tous les témoins qui devaient comparaître ont bien comparu devant M. Temple, et qu'ils ont donné des témoignages démontrant le non-fondé des accusations, ces témoins auraient trompé mon honorable ami qui pourrait alors décider de ne pas procéder plus loin. D'un autre côté, il pourrait conclure que l'enquête a été absolument insuffisante, considérant les circonstances qui justifiaient cette investigation.

Par conséquent, je suis entièrement de l'opinion de mon honorable ami de Welland (l'honorable M. Robertson), que la première chose à faire, c'est de mettre les résultats de cette enquête entre les mains de mon honorable ami de New-Westminster. Il lui restera à décider s'il prendra la responsabilité additionnelle de procédures devant cette Chambre. Dans l'affirmative, il faudra de toute nécessité, proposer qu'un comité peu nombreux étudie les dépositions des témoins. Il a été ensuite proposé par mon honorable ami, pour éviter au comité l'étude de ces témoignages, et pour expédier les choses, que M. Temple et M. Hoffner comparaissent devant ce comité, et dans une heure ou deux, le mettent au courant des faits. Il n'est pas du tout nécessaire d'examiner 2,000 pages de dépositions, surtout si nous tenons à accomplir les devoirs multiples qui nous incombent d'ici à la fin du mois, temps présumé de la prorogation, quoique j'en doute fort. Il est à craindre que nous n'ayons pas le temps d'étudier ces 2,000 pages de dépositions, et de donner la considération nécessaire au contenu d'un document si volumineux.

L'honorable M. DANDURAND: C'est pourquoi je crois que M. Temple devrait rester ici pour nous donner des explications.

L'honorable M. BEIQUE: Honorables messieurs, j'ai la mauvaise fortune de ne m'accorder à ce sujet ni avec le leader du gouvernement ni avec le leader de l'opposition. Je comprends la chose de la façon suivante: L'honorable monsieur de New-Westminster a présenté des accusations contre certains employés de la marine marchande du gouvernement canadien. Ces accusations n'ont pas été suivies d'une motion présentée par lui-même..

L'honorable M. BENNETT: La mienne a été présentée.

L'honorable M. BEIQUE: ... mais d'une motion de l'honorable sénateur de Simcoe (l'honorable M. Bennett), portant le sujet à l'attention de cette Chambre. Le leader du gouvernement soutient qu'avant de décider de la motion, il serait mieux de se rendre compte de ce qui a été fait dans l'enquête instituée grâce aux instances de l'honorable monsieur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor) sur l'une des matières principales contenues dans cette motion. Il prétend que l'honorable monsieur, ayant lui-même préparé le dossier d'accusation et nommé les témoins, et ayant soumis le tout soit au président des chemins de fer nationaux, soit à M. Temple lui-même, devenait une des parties à cette enquête.

L'honorable M. TAYLOR: Je n'ai pas prétendu lui fournir la liste entière des témoins. La commission de M. Temple était une commission d'enquête. Je lui ai donné le nom des témoins qui se sont adressés à moi. Je n'ai pas prétendu lui fournir tous les détails.

L'honorable M. BEIQUE: Pour ma part, du moment que j'ai su que telle procédure était adoptée, j'ai cru que cette Chambre ne prendrait pas la responsabilité de voter sur cette motion avant de savoir au juste ce qui a été fait dans cette enquête; surtout, vu que nous avons été avertis que nous devions recevoir un rapport d'un moment à l'autre. Nous savons maintenant que ce rapport a été présenté et qu'il est rendu à Ottawa. La procédure à suivre serait de déposer ce rapport devant la Chambre; il incomberait ensuite au leader du gouvernement de présenter sa motion et à la Chambre de décider

comment traiter ce rapport. Il ne conviendrait pas de mettre tout d'abord ce rapport entre les mains de l'honorable monsieur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor). Cette Chambre a droit à ce rapport qui devrait être premièrement déposé devant elle.

L'honorable M. DANDURAND: Je suggère, afin qu'il soit déposé régulièrement, qu'une motion soit présentée à cet effet.

L'honorable M. BEIQUE: Je vais la proposer.

L'honorable M. BENNETT: Dois-je comprendre que le leader de cette Chambre a dit qu'il avait consulté certains messieurs de ce côté de la Chambre, lesquels ont approuvé sa conversation?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai dit qu'après consultation avec certains membres de cette Chambre, j'avais eu une conversation avec Sir Henry Thornton, samedi, mais que cela ne concernait pas la présente procédure.

L'honorable M. BENNETT: Oh, ce n'était nullement au sujet de cette affaire.

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. BEIQUE: Avec la permission de cette Chambre je propose que le rapport de M. Temple avec la preuve, soit déposé sur le bureau de la Chambre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Est-ce que mon honorable ami de De Salaberry (l'honorable M. Béique) a pris en considération que ce document n'est pas un de ceux qui sont ordinairement déposés sur le bureau de la Chambre? Ce n'est pas le rapport d'un ministère du gouvernement, ni un de ceux auxquels le Parlement a droit; ce n'est pas un rapport fait à la demande du Parlement; de fait, il ne porte d'aucune façon le sceau du Parlement. Le cours suivi en déposant des documents sur le bureau de la Chambre est de les placer sous la garde du gouvernement qui les dépose sur le bureau de la Chambre pour l'information des membres du Parlement. Celui-ci n'est tout simplement qu'un document des chemins de fer nationaux.

L'honorable M. BEIQUE: Je suis convaincu que l'honorable monsieur ne me niera pas le droit de demander ces pièces.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oh, non. C'est une explication plutôt académique. Mon honorable ami laisse entendre que ce rapport est tel que cette Chambre est en droit de l'exiger; de plus, la procédure suivie pourrait établir un précédent, et, à l'avenir, nous pourrions avoir de l'embarras, si nous avions le droit de dire au gouvernement: "Nous demandons que vous présentiez un document que le Parlement n'a pas le droit d'exiger, et que vous déposiez ce document sur le bureau de la Chambre."

L'honorable PRESIDENT SUPPLEANT: Il est présentement de mon devoir de faire connaître à cette Chambre que tout ce qui a été dit jusqu'à présent est irrégulier. La question devant cette Chambre, c'est la continuation du débat sur la motion de l'honorable monsieur de Simcoe (l'honorable M. Bennett) pour la nomination d'un comité devant s'enquérir de certaines accusations présentées par l'honorable monsieur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor). Il n'y a pas d'autre question à discuter; par conséquent la motion de l'honorable monsieur de De Salaberry (l'honorable M. Béique) est irrégulière.

L'honorable M. BEIQUE: Elle peut être régulière avec l'assentiment de cette Chambre.

L'honorable PRESIDENT SUPPLEANT: Je crois la motion irrégulière également pour les motifs mentionnés par le leader de l'opposition (l'honorable sir James Lougheed). Je ne crois pas que cette Chambre puisse émettre un ordre de ce genre. Ce document n'a pas de caractère officiel, il n'est qu'un document d'une simple corporation.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais jusqu'à quel degré je viole les règlements de cette Chambre, ni jusqu'à quel point je m'expose, mais je suis prêt à produire le rapport et la preuve, et à les déposer sur le bureau de la Chambre. Naturellement, j'aurais préféré que ce fut à la demande expresse de cette Chambre. Puisque ce document est maintenant entre les mains du ministre des Chemins de fer, je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas droit de l'avoir.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Présentez-le, et subissez-en les conséquences.

L'honorable M. DANDURAND: Je suggère que mon honorable ami qui a la parole (l'honorable M. Taylor) propose l'ajournement de cette motion à mardi ou mercredi prochain; nous pourrons alors régulariser la chose en adoptant cette motion à l'unanimité.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La Constitution n'en sera pas détruite.

L'honorable M. DANDURAND: Est-ce que l'honorable monsieur serait disposé à ajourner le débat?

L'honorable M. TAYLOR: Si les règles le permettent, je suis prêt à proposer l'ajournement, pourvu qu'auparavant, l'on me donne la liberté de faire quelques remarques. Je

veux que l'on sache exactement jusqu'à quel point je me défie des méthodes suivies par M. Temple.

Je ne crois pas que le leader de la Chambre ait raison de dire que jusqu'à présent j'ai traité M. Temple avec sévérité ou que j'ai manqué pour lui de courtoisie. Jusqu'à ce jour, je n'ai pas dit ce que je pensais de l'enquête Temple, de sorte que personne n'eut lieu de s'offenser. J'aimerais à faire connaître au Sénat le genre de témoignages que M. Temple a rejetés.

L'honorable M. TESSIER: C'est discuter le rapport.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami entre dans une discussion de l'enquête avant d'avoir les témoignages en mains. Nul doute qu'il réservera plutôt ce débat jusqu'à ce qu'il ait tous les documents en sa possession.

L'honorable M. TAYLOR: Si nous sommes à discuter les articles de l'ordre du jour...., mes paroles sont dans l'ordre.

La dernière fois que je suis allé chez moi, j'ai appelé M. Temple au téléphone, et je lui ai demandé une entrevue. Tel que je l'ai dit déjà à cette Chambre, il refusa de m'accorder cette entrevue. Quoiqu'il fut là, sur mes propres instances, depuis quatre semaines, faisant mon enquête, il n'avait pas le temps de me voir. Il se proposait d'y rester encore deux ou trois semaines. Je lui dis alors, vu qu'il n'avait pas le temps de me voir: Qu'avez-vous fait du cas de l'agent de police? Quelqu'un était venu à mon bureau pour me dire qu'aucun témoignage n'avait été entendu. Il répondit: "Je n'ai rien eu à ce propos." Mais, lui dis-je, "vous avez dû y voir. J'ai devant moi, au moment où je vous téléphone, le témoignage de votre représentant." Il répondit: "Je vous répète que je n'ai rien eu du tout à ce sujet." Alors il m'invita à luncher avec lui le lendemain, et je lui remis le témoignage entendu dix jours auparavant par son propre investigateur.

Lhonorable M. HAYDON: Puis-je demander à l'honorable monsieur à quelle date ceci avait lieu?

L'honorable M. TAYLOR: Je suis parti de Westminster, si ma mémoire me sert bien, le 24 avril. C'était trois ou quatre jours avant mon départ—disons le 20 avril.

L'honorable M. HAYDON: Est-ce que l'investigation n'était pas commencée depuis longtemps?

L'honorable M. TAYLOR: Certainement.

L'hon. M. TAYLOR.

L'honorable M. HAYDON: Les règlements me permettent-ils de demander si l'honorable monsieur assistait à cet interrogatoire?

L'honorable M. TAYLOR: Si l'honorable monsieur m'avait fait l'honneur de lire ce que j'ai déjà dit dans cette Chambre, il y aurait trouvé réponse à toutes ses questions. Je disais donc que M. Temple commença son enquête trois semaines après que je l'eus averti de mon désir de l'aider; il me fallut partir pour Ottawa le 27 mars. Quoiqu'il fut arrivé à Vancouver depuis sept ou neuf jours, il ne commença son investigation que dans l'après-midi du dernier jour de mon séjour possible à Vancouver. J'étais présent à l'enquête, dans l'après-midi de ce jour. Mon entrevue suivante n'eut lieu qu'à mon retour, un mois plus tard. Je lui demandai où il en était rendu, mais il était trop pressé pour m'en rendre compte.

Voici la déposition que je lui montrai au lunch du lendemain, et qu'il disait ne pas avoir reçue, quoique l'investigateur l'eût entendu dix jours plus tôt. Je ne mentionnerai pas le nom des personnes en cause. Je désignerai l'agent de police par M. l'agent, quoique je sois prêt à donner son nom si on le désire. Voici la déposition d'Edgar Mahy, entendue par M. James R. Knight, un investigateur officiel des chemins de fer de l'Etat.

Q. Vous étiez autrefois à l'emploi, je crois. de la M.M.G.C.?—R. Oui, au dock du gouvernement.

Q. Quelle était votre occupation?—R. Gardien, et j'amarrais aussi les navires, etc.

Q. Qui était votre supérieur?—R. L'agent du quai.

Q. Autrefois il était votre voisin?—R. Oui.

Q. C'est parce qu'il était votre voisin que vous avez obtenu cette position sur les quais?—R. Oui.

Q. Combien de temps approximativement y avez-vous travaillé?—R. Environ sept mois, jusqu'à vers ce temps-ci l'année dernière, avril 1923.

Q. Pendant votre temps de service au quai du gouvernement qu'avez-vous vu en fait de vols par l'agent? —R. Je m'en aperçus d'abord à propos de thé; je l'ai vu avec un autre individu mettant du thé dans un sac. Quelques jours plus tard, je remarquai le même sac contenant le thé.

Q. Y a-t-il autre chose?—R. Une certaine nuit, lorsque je faisais la garde, je l'ai vu grimper la cage, prendre des liqueurs, revenir de même par dessus la cage, et s'en aller avec ces liqueurs.

Q. Vous avez antérieurement mentionné quelque chose à propos d'ananas?—R. C'est vrai, un gros chargement d'ananas avait été considérablement endommagé, et beaucoup de tonnelage était à refaire pour une partie du chargement. M. Stewart et moi eurent à retonneler ceci la nuit, une fois le hangar fermé. Nous avions notre lunch à minuit, et l'agent attendait que nous ayons fini notre lunch pour s'esquiver avec sa valise; M. Stewart et moi l'avons vu lorsque nous sommes retournés à l'ouvrage... il s'empara vivement de sa valise dans l'armoire et disparut par la porte, avec des ananas dans sa valise.

Q. Maintenant dites-nous ce que vous connaissez à propos du charbon, ce que vous avez vu exactement? —R. Il y avait du charbon sur des wagons, placés là, je suppose pour chargement. Il le fit charger dans des sacs. Je l'ai vu faire moi-même, et je l'ai même

aidé lorsqu'il vint les décharger du camion. Ce charbon appartenait au gouvernement, du moins, je suis porté à le croire, vu qu'il venait du dock.

Q. Je crois qu'en divers temps, vous avez aidé cet homme à construire sa maison?—R. Oui, je l'ai aidé.

Q. Vous a-t-il payé pour ce travail?—R. Non, mais quelquefois, lors de l'arrivée d'un bateau, au lieu de me dire d'aller aider et de l'amarrer, il me disait de rester et qu'il entrerait mon temps lequel devait être payé par la marine marchande.

Q. Combien de fois cela est-il arrivé, d'après ce que vous vous rappelez?—R. Cinq ou six fois, au moins.

Q. Dans quel but avez-vous une fois rendu visite à M. Turtelotte?—R. Nous y sommes allés pour savoir s'il y avait quelque plainte contre moi, vu que M. l'agent essayait de me faire renvoyer du dock du gouvernement; M. Turtelotte s'adressa à M. Tidy, et M. Tidy dit qu'il n'y avait absolument aucune plainte contre moi, qu'il n'en avait reçu aucune et que d'après lui j'étais très bien capable de faire ce travail.

Q. Avez-vous déposé des plaintes chez M. Turtelotte au sujet des larcins de l'agent, et dans l'affirmative, que vous a-t-il répondu?—R. C'est ce que j'ai fait, et il répondit qu'il s'enquerrait et qu'il trouverait le pourquoi de la chose.

Q. Vous prétendez avoir vu deux camions sur la propriété de M. l'agent?—R. Oui.

Q. Pendant combien de temps, à votre connaissance, sont-ils restés là?—R. Pratiquement neuf mois.

Q. Savez-vous à qui ils appartiennent?—R. A la Commission du port, je crois.

Q. Les avez-vous vus arriver à sa maison plusieurs fois?—R. Oui, je les ai vus.

Q. Etaient-ils chargés ou déchargés?—R. Chargés de bois de construction.

Q. Combien de fois avez-vous vu arriver ces camions chargés?—R Au moins cinq ou six fois, il serait difficile de les compter.

Q. Comment y étaient-ils amenés?—R. Ils étaient remorqués par l'automobile de M. l'Agent.

Q. Avez-vous remarqué que des bardeaux étaient transportés à sa maison?—R. Oui, dans son automobile—Je l'ai même aidé à les décharger chez lui.

Q. Savez-vous d'où ils venaient?—R. Du dock du gouvernement.

Q. Les avez-vous chargés dans son auto?—R. Oui.

Q. Etes-vous quelque fois entré dans sa maison?—R. Oui.

Q. Qu'avez-vous vu comme étant le produit du vol?—R. Des liqueurs, de la farine, du bacon, des jambons, des fruits secs, des fruits en conserve, du sirop, de la sauce, du thé, de la peinture, des pinceaux, des couvertures, des oreillers—beaucoup de choses.

Q. Que vous a-t-il dit à propos de la farine?—R. Il m'a dit qu'il avait pointé dans les magasins un jour que le principal préposé aux vivres était ivre et qu'il ne pouvait faire son travail. Quand, plus tard, il rencontra ce commis en chef qui n'était plus ivre, celui-ci le remercia beaucoup d'avoir agi comme pointeur dans les magasins et lui donna un sac de 100 livres de farine.

Q. L'avez-vous vu prendre de la gazoline dans les jitneys?—R. Oui, je l'ai vu en diverses occasions, il prit aussi de l'huile pour son moteur.

Q. Vous a-t-il dit pourquoi il avait besoin de peinture?—R Oui, pour peinturer la maison qu'il se proposait de construire.

Q. Y a-t-il autre chose que vous désirez déclarer présentement?—R. Non, c'est à peu près tout ce dont je me souviens pour le moment.

(Signé) Edgar Mahy.

Témoins:—
(Signé) Jas. R. Knight,
(Signé) R. H. Mayall.

L'honorable M. CASGRAIN: Cette déposition a-t-elle été faite sous serment?

L'honorable M. TAYLOR: Non. Lorsque je lui eus montré cette déclaration, le lendemain, il répondit: Depuis que vous m'avez parlé hier, j'ai pris des renseignements, et la personne qui a fait ces déclarations n'est autre qu'un employé destitué et, par conséquent, sa déposition doit être dictée par méchanceté.

Avant de venir à Ottawa, je lui avais donné le nom d'un M. Stewart qui m'avait parlé et qui me paraissait être un homme digne de confiance. Je n'ai eu qu'une entrevue avec lui. Je n'ai pas pris sa déclaration. J'ai donné son nom, son adresse et son numéro de téléphone à M. Temple, ainsi qu'à M. Page, le chef de la division des investigations, et je leur ai demandé de recevoir sa déclaration. Lorsque M. Temple m'a dit que le premier était un employé destitué, je lui ai dit: "N'avez-vous pas eu la déposition de Stewart? Il n'a pas été destitué." Il me répondit: "Oh non, je me suis informé, M. Stewart a quitté le service parce qu'il avait des griefs." Par conséquent, il devait être mal inspiré. Ses griefs étaient qu'il ne voulait pas travailler avec un voleur; c'est la raison qu'il donne pour avoir laissé le service. Il y avait aussi un nommé Hilton, je crois, qui m'avait parlé quelques jours auparavant. Je lui dis: "Avez-vous vu M. Hilton?" Il répondit: "Je n'ai jamais entendu parler de lui." Je dis: "Que fait donc votre division des investigations? Il n'a pas été destitué, et il n'a pas quitté le service à cause de griefs. Il était gardien et avait à faire une déposition très importante. L'avez-vous vu?" Il me répondit: non. C'est comme cela que M. Temple a fait une enquête complète. Je lui écrivis ensuite, attirant son attention sur ces omissions, et sur ma dissatisfaction de la procédure suivie, parce qu'il n'avait entendu qu'un certain nombre de témoins et s'était appliqué à les contredire par les témoignages des fonctionnaires de la compagnie. Il me dit dans sa réponse, en date du 28 avril:

"Relativement à la déposition des témoins des larcins, c'est une autre affaire et je n'ai rejeté aucune preuve."

Lorsque je lui en avais parlé auparavant, il m'avait dit qu'il ne devait pas s'en occuper, pour les raisons que je vous ai données. Il a tout de même accepté cette déposition après que je lui eus présenté ce document à la table même où nous lunchions, et en la présence de M. Haffner auquel je le fis voir. La lettre continue comme suit:

"J'ai non seulement la déclaration des témoins que vous mentionnez, mais aussi la déclaration de celui qui est accusé et je fais continuer les investigations tel que je vous l'ai promis."

Il n'y a aucun doute dans mon esprit au sujet de la culpabilité de l'agent. Non seule-

ment. j'ai eu le rapport de trois témoins de confiance, mais de plus, j'ai fait une enquête personnelle sur sa réputation reconnue, et je suis venu à la conclusion qu'il est tout juste le genre d'individu qui ne reculerait pas à faire ce dont il est accusé. J'aimerais à savoir par M. Temple ce qu'il a découvert à son sujet et s'il est encore employé. Il y a un ou deux cas du même genre, que je connais très bien, mais si M. Temple ne peut pas, pendant sept semaines passées là-bas trouver aucun sujet de plainte contre cet homme, lorsqu'on lui présente des preuves aussi accablantes que peut-on penser d'un rapport émanant de cette source?

J'ai questionné également M. Temple sur le rapport au sujet des chantiers maritimes. J'ai des preuves que nulles réparations n'ont été faites à ce navire. Comme il refusait de me dire ce que serait son verdict, et même de m'en donner un aperçu, je lui dis: "Avez-vous entendu les dépositions avec déclarations statutaires à l'appui, à propos des chantiers maritime?" "Oh oui", dit-il; "j'ai fait comparaître le gérant de la compagnie, et il nie le tout en entier". Sachez que le gérant de la compagnie est celui qui a reçu les $8,500. Les preuves qui m'ont été fournies indiquent qu'il n'a gagné aucune fraction de ces $8,500; que le tout n'est qu'une fraude; qu'il n'y avait aucune nécessité de mettre ce navire dans le bassin. Je présente les dépositions qui m'ont été données, lesquelles d'après ce que M. Temple a consenti à me dire, ont été jugées non pas en faisant comparaître les gens qui avaient fait le travail, mais d'après la déclaration de celui qui avait reçu l'argent. C'est cette déclaration qui serait présentée au comité du Sénat, et tout ce que celui-ci pourrait faire serait de comparer diverses feuilles dactylographiées sans pouvoir se rendre compte des faits en entendant tous les témoignages.

L'honorable M. DANDURAND: Qu'est-ce que mon honorable ami connaît de la preuve apportée sur ce sujet?

L'honorable M. TAYLOR: La déclaration de M. Temple lui-même.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais M. Temple est resté là-bas trois semaines après le départ de mon honorable ami.

L'honorable M. TAYLOR: M. Temple m'a dit que la cause était finie, et qu'il ne prendrait plus de témoignages. Je n'ai que sa parole à ce sujet.

Voici le document que j'oppose au témoignage du gérant de la compagnie. C'est une déclaration statutaire.

Je, Stanley Mark, résidant au numéro 129 de la rue sixième ouest, Vancouver Nord, jure et déclare sous serment: Qu'en août 1922, j'étais employé au bassin de radoub, à Prince Rupert, C.-A. Je me souviens que le vapeur *Canadian Farmer* était dans le bassin pendant ce mois.

Je faisais partie d'une équipe, consistant en un riveur, un teneur et un chauffeur et travaillant sur le *Canadian Farmer* pendant son séjour dans le bassin. J'ai sous mes yeux un document que j'ai signé pour le reconnaître, tendant à démontrer que d'après un certificat d'expertise donné à Prince Rupert, on constatait sur le *Canadian Farmer* les avaries suivantes:

1ère tôle de quille à compter de l'étrave, déformée sur l'espace de cinq membrures;

10e tôle, plus ou moins déformée sur l'espace de cinq membrures.

A bâbord: En "A", virure du blindage extérieur, la 11e tôle déformée sur l'espace de cinq membrures à l'assemblage de la tôle de quille.

A tribord: la première longueur de la quille de roulis plus ou moins gondolée sur l'espace de cinq membrures.

A porter comme avaries, varangues endommagées et contre-membrures gauchies.

Rivetage refoulé, calfatage brisé.

Il y a six articles certifiés par trois hauts fonctionnaires de la compagnie et le gouvernement, lesquels ont déclaré solennellement que toutes ces avaries étaient bien visibles sur ce navire. Voici, ce que l'un des trois ouvriers seulement qui ont travaillé à ce navire, déclare au sujet de ces articles:

A propos de la première tôle de quille...

C'est celle dont il est dit qu'elle était "déformée sur un espace de cinq membrures", c'est-à-dire sur un espace d'environ douze pieds et demi. Je comprends que les membrures sont espacées de deux pieds et demi.

A propos de la première tôle de quille, moi et mes compagnons y avons travaillé. Nous avons enlevé environ une douzaine de rivets en tout, ici et là sur cette tôle.

Il y a des centaines de rivets sur chaque tôle.

Nous avons choisi ceux qui étaient desserrés par cause de rouille. Cet endroit n'était pas déformé et il n'y avait aucun signe d'avarie par collision. Nous n'avons pas essayé de remettre cette tôle en forme; nous avons tout simplement posé des rivets neufs pour remplacer les autres.

Quant à la 10e tôle...

Celle-ci est représentée dans le certificat comme "plus ou moins déformée sur l'espace de six membrures"; c'est-à-dire, d'après le certificat, qu'elle était déformée sur l'espace de quinze pieds.

Quant à la dixième tôle, nous l'avons enlevée parce qu'elle était légèrement enfoncée. Avant le commencement du travail cette tôle était bien étanche, et il ne paraissait y avoir nulle nécessité de l'enlever. L'enfoncement aurait disparu par la traction qui aurait rendu la tôle à sa forme primitive, sans l'enlever, comme on fait ordinairement. Nous avions l'aide de cinq ou six autres ouvriers pour enlever cette tôle, et ce fut un travail difficile. La pièce une fois descendue, nous l'avons transportée à l'atelier de forge. D'après ce que je me rappelle, elle ne fût pas portée au laminoir, situé dans un autre endroit du chantier.

Mes gens reçurent la tôle de l'atelier de forge, la rapportèrent au dock et la replacèrent sur le navire.

Il fut très difficile de faire la matage de cette pièce, parce qu'elle était un peu courte, et il nous fallut la souder à l'acétylène. Même après cela, cette tôle n'était pas étanche, et elle n'était pas aussi bonne qu'avant que nous l'enlevions, Je remarque l'expression "déformée sur l'espace de six membrures", laquelle je dis n'être pas exacte. La déformation n'était qu'un enfoncement entre deux membrures. J'ai remarqué en quel état étaient les membrures une fois la tôle enlevée; elles étaient en parfait état, sans déformation ou signe d'avarie. J'ai aussi examiné les varangues avoisinantes; elles étaient parfaites également, nulle apparence d'avarie, aucun travail n'a été fait aux membrures ni aux varangues; j'en suis très certain.

A propos de la 11e tôle...

Les représentations à propos de cette 11ème tôle sont "qu'elle était déformée sur l'espace de cinq membrures à l'assemblage de la tôle de quille". C'est-à-dire sur l'espace de douze pieds.

A propos de la 11e tôle, tout ce qui a été fait fut l'enlèvement de huit à dix rivets rouillés ou desserrés pour autre cause. Le contremaître indiquait les rivets qui devaient être enlevés; quelques-uns n'auraient pas dû l'être. Cette tôle n'avait aucun dommage, et elle n'était pas déformée sur l'espace de cinq membrures tel que je viens de le dire.

La barre de cloisonnage près de la 10e tôle fut fendillée en travaillant à la pose des rivets, et en conséquence il fallut la souder pour arrêter les voies d'eau ainsi causées.

J'ai sous les yeux un document que je signe pour le reconnaître, et qui est supposé contenir la description des réparations au *Canadian Farmer*, lorsqu'il était à Prince-Rupert. J'y vois dans "Détails de l'ouvrage", les instructions suivantes: "Barre de quille, même place (10e tôle), à être remise sous sa forme primitive sans être enlevée. D'après ce que j'ai vu, cette barre était en parfait ordre, et rien ne lui fut fait. Quant à la 11e tôle, je remarque les indications suivantes dans la description; "un nombre suffisant de rivets à repousser pour remettre sans l'enlever, la tôle à sa forme primitive. Les rivets que nous avons enlevés ne pouvaient replacer la tôle, et ce replacement n'a pas été fait.

Voici un homme qui se présente à moi comme faisant partie de cette équipe de trois ouvriers en fer. Il me donne une déclaration détaillée et dit, qu'aucune réparation du genre indiqué dans le certificat n'a été faite. J'ai demandé à M. Temple, "qu'avez-vous fait de cette déclaration?" Il me répondit: "J'ai fait comparaître le gérant du bureau des chantiers", —celui qui avait reçu les $8,500. Ai-je besoin de lire la déposition de celui qui a reçu ces $8,500, pour savoir ce qu'il a dit? Cela me semblerait absurde.

J'ai donné à M. Temple les noms et les adresses des deux autres ouvriers qui travaillaient avec le premier. On m'a dit qu'il avait fait comparaître le contremaître quelque temps après que je lui eus fait ces représentations. C'est tout ce que j'en sais. Des trois ouvriers qui ont fait le travail j'ai la déclaration sous serment de l'un, et une lettre d'un autre. Je n'ai rien reçu du troisième.

L'honorable M. CASGRAIN: Est-ce que ce navire était dans le bassin de radoub.

L'honorable M. TAYLOR: Oui, ce navire y a été pendant cinq jours, et un certificat, ou plutôt trois certificats de même catégorie, furent émis déclarant que ce navire quittait le bassin en bon ordre et en état de prendre la mer, et garantissant la bonne condition du navire pour un an. Le fait est que le jour du départ, il y eut maille à partir au sujet de la tôle défectueuse faisant une voie d'eau si considérable que le capitaine et le mécanicien refusaient de partir. Finalement, ils acceptèrent douze sacs de ciment que leur remirent les directeurs du bassin, et dont ils devaient se servir au premier moment opportun pour essayer d'arrêter cette voie d'eau. Cependant, les trois certificats disaient que lors de son départ, le navire était en parfait ordre. Je demandai à M. Temple ce qu'il avait fait de ces déclarations; il refusa de me le dire et ne me permit pas de voir les dépositions. Il est ici depuis cinq jours, mais je n'ai eu aucune communication de sa part, quoiqu'il se rendit à Vancouver sur mes instances; est-il surprenant que je refuse d'adhérer à un rapport fait dans les circonstances que je viens de décrire?

Sir Henry Thornton a reçu par télégramme, le 7 mai dernier, des avis lui disant que cette investigation n'était qu'une farce. Il a ensuite reçu des avis écrits donnant des détails et confirmant le fait. Ce sont là les renseignements que j'ai reçus. Ces avis venaient de quelqu'un qu'il avait lui-même choisi comme investigateur pour la compagnie.

L'honorable M. BENNETT: Quel est son nom?

L'honorable M. TAYLOR: Il est vrai qu'ils se sont brouillés depuis. Ce monsieur dit qu'il est encore investigateur pour la compagnie; sir Henry Thornton dit qu'il ne l'est pas.

L'honorable M. MURPHY: Il l'a mis à la porte.

L'honorable M. DANDURAND: Est-ce l'auteur de ce dossier, M. Watson?

L'honorable M. TAYLOR: Ce n'est pas M. Watson, l'auteur du dossier. Il me fait plaisir que l'honorable monsieur parle de ce sujet. Pour donner une idée des agissements de M. Temple, je puis dire qu'il s'est rendu chez ce monsieur dont je parle, et qu'il avait surtout l'intention d'imputer à Watson le blâme pour avoir communiqué ce dossier au pubiic.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ne pense-t-il pas qu'il serait plus convenable de rencontrer M. Temple devant un comité peu nombreux, plutôt que d'engager l'attention de quatre vingts membres du Sénat sur ces pacotilles.

L'honorable M. BENNETT: Pacotilles?

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable monsieur me fait une question et se sent vexé lorsque je lui réponds.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami mentionne quelqu'un qui était employé par les chemins de fer nationaux, qui a été destitué, et qui a été, prétend-il, réinstallé. Quelque chose comme cela a été dit à propos de M. Watson; on a dit qu'il avait été renvoyé du service mais qu'il avait été repris. Je me demande si ce n'est pas lui.

L'honorable M. TAYLOR: Non. Watson a repris sa position. Ils n'ont pas osé maintenir son renvoi à son retour et après la démonstration qu'il a faite à Montréal. Ils l'ont destitué mais ils l'ont ensuite réinstallé. L'autre monsieur reçut de sir Henry Thornton, le 6 décembre dernier, l'ordre de faire une investigation. Vers le même temps—car c'est en réponse à ma lettre du 28 novembre—sir Henry Thornton m'avertit qu'il avait donné l'ordre de tenir une enquête immédiatement. Cet enquêteur présenta un rapport, et il est supposé avoir été destitué le 26 décembre, à cause du rapport qu'il fit.

L'honorable M. CASGRAIN: Il présenta un rapport?

L'honorable M. TAYLOR: Il présenta un rapport. Il prétend qu'il n'a pas réellement été démis de ses fonctions, et qu'il appartient encore au service.

L'honorable M. CASGRAIN: Reçoit-il son salaire?

L'honorable M. TAYLOR: Evidemment, non.

L'honorable M. CASGRAIN: Alors comment pourrait-il appartenir au service?

L'honorable M. TAYLOR: Il dit qu'il a reçu l'ordre de sir Henry Thornton de lui faire rapport à lui-même, qu'il lui fait encore des rapports, et il dit qu'il a une quantité de déclarations faites sous serment et démontrant le brigandage qui existe dans cette compagnie. M. Temple alla le voir dans le but d'obtenir ces déclarations, mais il refusa de les lui remettre à cause de la nature de l'enquête tenue par M. Temple, et à cause aussi des relations de M. Temple avec les parties intéressées, relations qui, d'après ce monsieur, empêcheraient M. Temple de faire un rapport satisfaisant et exact. Il croyait que M. Temple serait trop embarrassé par ses relations avec ces intéressés pour faire un rapport impartial et inspirant confiance.

L'honorable M. CASGRAIN: Je n'aimerais pas à interrompre l'honorable monsieur, j'ai essayé à suivre son exposé, mais je n'ai pas clairement compris. Est-ce qu'il y avait deux navires, ou bien un seul.

L'honorable M. MURPHY: Un seul.

L'honorable M. CASGRAIN: J'ai compris que l'honorable monsieur disait qu'un certain navire sans aucune avarie, avait été mis dans le bassin de radoub, et que des réclamations de dommage avaient été présentées à la compagnie d'assurance.

L'honorable M. TAYLOR: Oui.

L'honorable M. CASGRAIN: Et que le même navire ensuite faisait eau et paraissait endommagé?

L'honorable M. TAYLOR: Ils l'ont endommagé dans le bassin. Ce navire était en bon ordre lorsqu'il entra dans le bassin. Il n'y avait aucune raison de l'y faire rentrer.

L'honorable M. CASGRAIN: Ils le rendirent en plus mauvais état dans le bassin de radoub?

L'honorable M. TAYLOR: Ils enlevèrent une tôle qu'ils ne purent replacer. Ils lui firent des voies d'eau et le remirent faisant eau.

L'honorable M. CASGRAIN: Voilà du nouveau. Rentrer un navire en parfait ordre et le renvoyer en très mauvais état. Je croyais qu'il y avait deux navires.

L'honorable M. TAYLOR: Non, non, un seul navire. Je crains que M. Temple n'ait demandé que les dépositions de la compagnie; qu'il n'ait demandé aucun témoignage sur la cause que je présente. Cependant, je crois que la suggestion que l'on a faite de me remettre le rapport de M. Temple avant de continuer le débat sur ce sujet, est bonne. L'honorable leader peut-il me donner l'assurance que ce rapport sera entre mes mains à temps pour que je puisse l'étudier avant mardi prochain?

L'honorable M. DANDURAND: S'il y a des duplicata de ce rapport, mon honorable ami peut être certain qu'il en aura un. S'il n'y a que l'original, je donnerai l'ordre qu'une copie dactylographiée en soit faite au plus tôt, afin que je puisse la déposer sur le bureau du Sénat pour l'avantage de mon honorable ami.

L'honorable M. TAYLOR: Je demanderais aussi que le relevé pour lequel j'ai présenté une motion le 8 mai,—le relevé du verdict du commissaire-enquêteur des naufrages, qu'on a dû avoir le temps de préparer—soit déposé

sur le bureau. Ceci étant compris, honorables messieurs, je propose que le présent débat soit ajourné à mardi prochain.

Sur proposition de l'honorable M. Taylor, le débat est ajourné.

Le Sénat s'ajourne au lendemain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du vendredi, 6 juin 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill Z4, intitulé: Loi pour faire droit à Katherine Gossage.—(L'honorable M. White (Pembrooke).

Bill A5, intitulé: Loi pour faire droit à Alice Moore.—(L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill B5, intitulé: Loi pour faire droit à Alexander Cruikshank.—(L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill C5, intitulé: Loi pour faire droit à Francis Albert Armstrong.—(L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill D5, intitulé: Loi pour faire droit à Edythe Kathleen Victoria Canniff.—(L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill E5, intitulé: Loi pour faire droit à Helen Tuer.—(L'honorable M. McCoig).

Bill F5, intitulé: Loi pour faire droit à Gordon Allingham.—(L'honorable M. Pardee).

Bill G5, intitulé: Loi pour faire droit à Hilda Maud Ward.—(L'honorable M. Bennett).

Bill H5, intitulé: Loi pour faire droit à Rosie Race.—(L'honorable M. Robertson).

TROISIEME LECTURE

Bill W4, intitulé: Loi pour faire droit à Philip R. Marshall Palmer.—L'honorable M. Haydon).

Bill X4, intitulé: Loi pour faire droit à George Felix Simpson.—(L'honorable M. Bennett).

BIENVENUE A L'ESCADRE IMPERIALE

L'honorable M. BARNARD demande au gouvernement:

1. Quelles dispositions le gouvernement a-t-il prises ou a-t-il l'intention de prendre pour recevoir officiellement l'escadre impériale qui doit venir prochainement à Victoria et Vancouver?

2. Le gouvernement a-t-il l'intention d'envoyer à la Colombie-Anglaise un représentant pour souhaiter la bienvenue à cette escadre?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai reçu une réponse du ministère de la défense nationale:

1. Le Gouvernement donnera, à Victoria, un banquet à un certain nombre d'officiers en service dans ce détachement. Aussitôt que l'escadre sera arrivée à Vancouver, les hommes feront une excursion gratuite par chemin de fer de Vancouver à Edmonton et retour.

2. Oui.

MARINE MARCHANDE DU CANADA

DEMANDE DE DOCUMENT

L'honorable M. BELCOURT propose au nom de M. Béique:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une copie de l'enquête que M. Temple, C.R., a tenue sur les employés de la marine marchande du Canada et de son rapport à ce sujet, et actuellement en la possession de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

(La motion est adoptée.)

BILL CONCERNANT LES COMPAGNIES DE PRET

L'honorable M. McMEANS propose la deuxième lecture du bill Y4, intitulé: Loi modifiant la loi des Compagnies de Prêt, 1914.

Il dit: Honorables messieurs, ce bill a simplement pour objet d'établir une cour d'appel pour les compagnies de prêt. D'après la loi actuelle, l'Inspecteur des compagnies d'assurance est en même temps l'Inspecteur des compagnies de prêt. Si l'on présente certaines affaires à son attention, il peut, sous avis de cinq minutes seulement, suspendre les affaires d'une compagnie de prêt, et nous avons cru bon d'adopter au sujet d'une compagnie de prêt une autre manière d'agir que dans le cas d'une compagnie d'assurance. Sous le régime de la présente loi, l'on peut en appeler à la cour de l'Echiquier, mais l'expérience a démontré que ce droit d'appel ne peut être mis en pratique. Toute l'autorité se trouve donc placée entre les mains d'un seul individu. En présentant ce bill, je ne veux en rien diminuer le mérite de l'Inspecteur actuel des Assurances, M. Finlayson, qui est un fonctionnaire très compétent, et qui remplit, j'en suis convaincu; les devoirs de sa charge à la satisfaction de tout le public. Je désire que ce bill soit renvoyé au comité des banques et du commerce, devant lequel les personnes intéressées pourront se présenter pour exprimer leurs vues.

L'honorable M. CASGRAIN: Mon honorable ami sait-il que les compagnies d'assurance sont les plus grandes institutions financières du Canada?

L'honorable M. McMEANS: Oh! oui.

L'honorable M. CASGRAIN: Alors un seul homme devrait inspecter les deux.

L'honorable M. McMEANS: Rien n'empêche que l'Inspecteur des compagnies d'assurance ne soit en même temps Inspecteur des compagnies de prêt. Ce bill pourvoit aux appels, et il nomme le conseil de la Trésorerie pour juger des appels à la place de la cour de l'Echiquier.

L'honorable M. BELCOURT: D'après la loi actuelle, y a-t-il appel de la décision de l'Inspecteur des assurances.

L'honorable M. McMEANS: L'Inspecteur des assurances est en même temps Inspecteur des compagnies de prêt.

L'honorable M. BELCOURT: Les dispositions de la loi s'appliquent-elles aux deux?

L'honorable M. McMEANS: Oui.

L'honorable M. BELCOURT: Pourquoi la cour de l'Echiquier refuse-t-elle d'instruire ces causes?

L'honorable M. McMEANS: Je ne puis vous le dire; je ne le sais pas. La cour ne siège que rarement; elle prétend qu'elle n'a rien à faire dans ces causes et qu'elle ne doit s'occuper que des causes légales.

L'honorable M. BELCOURT: Ici, cette cour siège presque continuellement.

L'honorable W. B. ROSS: En adoptant ce bill, nous sauterions de la poêle à frire dans le feu. Il est déjà assez difficile de parvenir jusqu'à la cour de l'Echiquier, mais le conseil de la Trésorerie sera encore plus difficile d'accès. Pourquoi renvoyer ce bill à un comité? Appellerez-vous des témoins?

L'honorable M. McMEANS: Il y a des messieurs qui désirent être entendus. Le comité des banques et du commerce est compétent dans la matière. Il a l'expérience, et il peut juger des représentations que l'on pourra faire devant lui.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue s'oppose-t-il à l'ajournement du débat jusqu'à mercredi pour me donner le temps de me procurer des renseignements? J'hésite à me prononcer en faveur d'un appel au Conseil de la Trésorerie d'une décision du surintendant. Il y a dans mon esprit quelques objections qui me portent à demander plus de temps pour examiner la situation à laquelle se rapporte le principe du bill. J'aimerais à connaître l'opinion du ministère avant de permettre la deuxième lecture du bill.

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le débat est ajourné.

Le Sénat s'ajourne à mardi prochain, à huit heures du soir.

SÉNAT

Présidence de l'hon. HEWITT BOSTOCK.

Séance du mardi, 10 juin 1924.

Le Sénat s'assemble à 8 heures du soir.
Prières et affaires de routine.

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS—PUBLICITE ET IMPRESSIONS.

INTERPELLATION

L'honorable M. TANNER se lève, conformément à l'avis suivant:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur la question suivante et demandera au gouvernement:

1. Dans quels journaux du Canada les chemins de fer nationaux-canadiens ont-ils annoncé en 1922 et 1923?
2. Quel a été le coût de cette publicité dans chaque journal, pour chacune de ces deux années?
3. Quelles personnes, firmes ou compagnies du Canada ont fourni les impressions, la lithographie, etc., (généralement connues sous le nom d'ouvrages de ville) pour lesdits chemins de fer dans ces deux années?
4. Quel a été le montant des entreprises adjugées ou des commandes faites à chacune de ces personnes, firmes et compagnies dans chacune de ces deux années?

Il dit: Honorables messieurs, il n'est peut-être pas à propos de discuter cette question actuellement, toutefois je désire donner quelques renseignements au sujet de cette interpellation dont j'ai parlé à l'honorable leader de cette Chambre, il y a quelques jours. Lorsque j'ai préparé ces questions, certains journaux du pays attaquaient furieusement le Sénat. L'idée m'est venue, ainsi qu'à d'autres honorables sénateurs, qu'il serait peut-être intéressant de savoir d'où ces journaux reçoivent leurs moyens d'existence, car en certains milieux, on est sous l'impression que certains d'entre eux ont un appétit insatiable pour les contrats d'impression et que les chemins de fer nationaux-canadiens sont pour eux une crèche toujours garnie où ils sont probablement trop gorgés de ces travaux d'impressions ou autres, résultant du favoritisme politique et que leur cerveau en étant affecté, ils ont jugé nécessaire de faire à cette Chambre, une guerre furieuse, mais inexplicable. Toutefois, mon honorable ami, le leader du Sénat, ayant donné, à quelques-uns d'entre eux au moins, une salutaire leçon, et l'honorable leader de l'opposition l'ayant appuyé en faisant remarquer qu'au lieu de diriger leurs lances contre le Sénat, au sujet des embranchements de

chemins de fer et autres questions importantes, ils feraient beaucoup mieux de l'aider à obtenir les renseignements de nature à éclairer le public, on constate que la leçon a porté ses fruits, car nous avons remarqué qu'il s'est fait un grand calme depuis. Ces messieurs de la presse ont appris que le Sénat était déterminé à rester le rempart du pays et à faire tout son devoir, quoi qu'en disent certains journaux irresponsables. Voilà les raisons qui m'ont poussé à poser ces questions; mais puisque les agresseurs ont retraité, je ne crois pas nécessaire d'insister pour obtenir les renseignements demandés. Je m'en remets au jugement de mon honorable ami le leader de cette Chambre.

L'honorable M. CASGRAIN: Mon honorable ami désire-t-il que son interpellation soit rayée?

L'honorable M. TANNER: Si mon honorable ami croit qu'il est préférable de la laisser à l'ordre du jour, j'y consens, sinon, elle peut être rayée.

L'honorable M. DANDURAND: Lorsqu'une interpellation est inscrite à l'ordre du jour, le ministère intéressé en prend avis et il est très probable que la réponse me parviendra d'ici à quelques jours.

L'interpellation reste à l'ordre du jour.

DROITS SUR LES IMPORTATIONS D'ANGLETERRE

INTERPELLATION

L'honorable M. CASGRAIN demande au Gouvernement:

1. Quel est le montant total des droits perçus en l'année civile 1923 sur les articles importés d'Angleterre?
2. Quel serait ce montant sans la préférence?

L'honorable M. DANDURAND:

Droits de douane perçus sur les importations du Royaume-Uni d'après les différents tarifs et droits payables sur les mêmes importations si les taux préférentiels n'avaient pas été appliqués.—Exercice finissant le **31 mars 1924.***

	Droits perçus	Droits évalués d'après les tarifs généraux
Tarif général..	$9,572,777 68	$ 9,572,777 68
Tarif de préférence..	18,119,479 38	28,465,946 58
Taux du traité.. ..	463,780 89	545,271 18
Total..	$28,156,037 95	$38,583,995 44

*Les droits perçus sur les importations de chaque pays séparément sont compilés par exercice financier seulement.

MARINE MARCHANDE CANADIENNE ET CHEMINS DE FER NATIONAUX

RAPPORTS SUR DES INTERPELLATIONS

L'honorable M. DANDURAND: Je désire déposer sur le Bureau de cette Chambre les rapports présentés conformément à un ordre du Sénat, émis le 8 mai 1824, pour:

Copie de toute la correspondance échangée avec le département de la Marine au sujet d'une enquête tenue sous l'autorité de la loi de la marine marchande sur l'accident arrivé au vapeur *Canadian Farmer* de la marine marchande du gouvernement canadien, ainsi que d'une copie des témoignages rendus à cette enquête et des conclusions.

Je désire déposer sur le Bureau de cette Chambre, deux copies du rapport de M. R. H. M. Temple concernant la plainte du capitaine Boyd; ainsi que deux copies du rapport de la même personne concernant la "Division des Achats" à Vancouver. J'avais demandé une copie des témoignages, mais le ministère des chemins de fer n'en a qu'un exemplaire qui comprend plus de 2,000 pages, et un certain nombre de pièces produites; et à moins que cette Chambre donne à ce ministère des ordres positifs pour l'impression de ces témoignages, (travail qui serait long), il ne peut se dessaisir de son unique copie. Cependant, les honorables sénateurs qui désirent examiner le document, pourront le faire en se rendant au ministère des Chemins de fer où une chambre sera mise à cet effet à leur disposition. Le Sénat peut, s'il le désire, suggérer un autre moyen. En attendant, je dépose sur le Bureau de la Chambre, les deux rapports de M. Temple, qui doivent contenir beaucoup de renseignements au sujet des témoignages. Je n'ai pas lu ces rapports et je n'ai pas vu les témoignages. Si l'honorable représentant de New Westminster désire prendre connaissance du document en question, il le trouvera au ministère des Chemins de fer; et peut-être ne verra-t-il pas la nécessité de demander au pays de faire la dépense d'une impression spéciale.

L'honorable M. TAYLOR: Si l'honorable sénateur veut bien me le permettre, je ferai remarquer que M. Temple a certainement fait plusieurs copies des témoignages et qu'il se moque du gouvernement en prétendant n'en avoir qu'une seule.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne suis pas certain que M. Temple m'ait dit, lui-même, qu'il n'avait qu'une copie. Je me suis adressé au ministère des Chemins de fer. J'ignore si M. Temple a gardé une copie pour lui-même, ou s'il en a soumis une aux avocats des chemins de fer nationaux canadiens. Il se peut que j'aie parlé à M. Temple, mais je ne puis l'affirmer. Tout ce que je sais, c'est que tous les témoignages et les pièces produites, sont en la possession du ministère des Chemins de fer. Les pièces produites sont les originaux mêmes et ne sont pas reproduites. D'ailleurs, si après avoir examiné les rapports de M. Temple, l'honorable sénateur

veut consulter les témoignages, ceux-ci seront à sa disposition. D'autre part, je n'ai aucune hésitation à voir M. Temple, et s'il a en sa possession, une autre copie des témoignages, et que je puisse l'obtenir, je me ferai un réel plaisir de la remettre à mon honorable ami de New Westminster ou de la déposer sur le Bureau de la Chambre.

TARIF DE PREFERENCE AVEC LA GRANDE-BRETAGNE

MOTION ET DISCUSSION

Reprise du débat ajourné le 4 juin sur la motion de l'honorable M. David:

Résolu,—Que, de l'avis du Sénat, les articles de la loi des douanes qui établissent un tarif de préférence sur les importations de la Grande-Bretagne soient abrogés jusqu'à ce que le Gouvernement britannique accorde un tarif réciproque sur les articles que la Grande-Bretagne importe du Canada, ou suspendus jusqu'à l'adoption de certaines conventions.

L'honorable LORNE C. WEBSTER: Honorables messieurs, j'ai appuyé la motion de mon honorable ami des Mille-Iles demandant que la question du tarif de préférence avec la Grande-Bretagne soit réservée et je regrette que, des affaires pressantes me rappelant à Montréal, j'aie dû quitter la Chambre avant la fin du discours de l'honorable sénateur. Je ne croyais pas que cette motion serait prise en considération avant la production des chiffres et autres renseignements demandés par une récente motion.

Toutefois, la question est d'une si grande importance, que nous pouvons, sans doute, la discuter encore ce soir. J'approuve la motion, si habilement présentée par l'honorable sénateur des Mille-Iles et appuyée par les honorables sénateurs de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable représentant des Mille-Iles a fait une étude spéciale de toutes les questions importantes et ses conclusions sont une inspiration pour les honorables sénateurs plus jeunes que lui. Son indépendance de caractère et son attachement pour son pays, sont bien connus et sont dignes de notre admiration; et je dirai, en me servant de sa langue maternelle: "Il a gagné ses épaulettes". Je désire discuter cette question en suivant mon propre point de vue et non pas avec esprit de parti ou dans le but de critiquer une faction quelconque de mes amis politiques. Je désire attirer une fois de plus, votre attention sur cette question toujours urgente et qui, j'en suis certain, est toujours présente à votre esprit, parce qu'elle se rattache à l'un des problèmes les plus importants auxquels nous ayons à faire face: "la protection des industries canadiennes".

Le Canada est si près des Etats-Unis, qu'il est absolument nécessaire et impérieux que les conditions de vie chez nous soient à peu près

les mêmes que chez nos voisins du sud. Les journaux américains sont tellement répandus chez nous, que si les salaires que nous payons à nos ouvriers ne sont pas approximativement les mêmes que ceux payés aux Etats-Unis, notre main-d'œuvre passera la frontière comme elle l'a fait l'année dernière, alors que 181,000 canadiens quittèrent notre pays.

La remarque suivante a été faite si souvent qu'elle est devenue une vérité évidente: "Le Canada a besoin de monde et d'argent". Oui, nous avons besoin d'hommes pour exploiter nos immenses ressourses et d'argent pour les développer.

Que gagnons-nous à amener au Canada des étrangers qui ne connaissent rien de notre genre de vie, tandis que nos propres gens, qui sont nés au pays, qui y ont été élevés et qui l'aiment, sont obligés de s'expatrier aux Etats-Unis, où ils trouvent de meilleures chances de succès?

En 1789, les Etats-Unis adoptèrent une politique de protection des manufacturiers et des producteurs. Hamilton posa les bases du premier tarif, et c'est aussi lui qui, par son rapport sur les manufacturiers, fut l'instigateur du système de protection adopté plus tard aux Etats-Unis. Il fit ressortir les bénéfices qu'en retireraient les industries du pays et fit remarquer que ce système avait été adopté par d'autres nations. Cette politique a été suivie par les différents gouvernements qui se sont succédé, et à tel point, que la Loi Fordney, de 1922, a été décrite par le professeur H. Parker Willis, comme étant "La loi du tarif le plus élevé dans l'histoire de la Protection". Il en résulta que les ressources des Etats-Unis se développèrent, la main-d'œuvre fut employée et le mode de vie fut beaucoup amélioré. Ces résultats sont trop connus pour qu'il soit nécessaire d'en parler davantage.

Aujourd'hui, les Etats-Unis ont une population de 110,000,000 d'habitants; leurs ouvriers sont mieux payés que ceux des autres parties du monde, tandis que le coût de la vie n'est pas trop élevé en comparaison des salaires reçus. Au Canada, nous avons suivi une politique toute différente, et jusqu'à 1878, il n'a pas été question de protection. En 1878, la Politique Nationale fut adoptée, et le pays commença à se développer. Malgré l'avantage énorme qu'avaient sur nous les industries des Etats-Unis, nos manufactures firent des progrès satisfaisants, et nous constatons aujourd'hui que nos industries produisent approximativement pour $3,000,000,000 de marchandises par année et emploient plus de 600,000 personnes. En d'autres termes, notre population de plusieurs millions dépend des industries du pays. La question du fret et du

transport par chemins de fer est aussi liée à la politique nationale du pays, car presque toutes nos industries emploient deux ou trois tonnes de matière brute pour produire une tonne de produits manufacturés, et que cette source de revenus est très appréciable pour les chemins de fer. Considérant la valeur des produits de la ferme et la quantité de ces produits qui est exportée, (voir tableau ci-dessous), nous arrivons à la conclusion que 75 pour cent des produits de la ferme sont consommés au Canada.

Année	Revenu brut de l'agriculture	Récolte de blé Boisseaux	Valeur	Total des exportations
1917. ..	$1,621,028,000	233,742,850	$453,038,600	
1918. ..	1,873,037,000	189,075,350	381,677,700	
1919. ..	2,096,014,000	193,260,400	457,722,000	$264,910,990
1920. ..	1,961,715,000	263,189,300	427,357,300	403,468,722
1921. ..	1,396,233,000	300,858,100	242,936,000	473,477,371
1922. ..	Pas publié	399,786,400	339,419,000	293,372,649
1923. ..	"	474,199,000	316,934,700	365,847,777

Nous remarquons aussi que pendant ces dernières années, les montants des importations de produits de la ferme, sont assez considérables; comme on peut en juger par le tableau ci-dessous.

1919..	$ 80,325,130
1920..	145,161,668
1921..	16,906,868
1922..	100,834,663
1923..	92,295,497

Si nous n'avons pas la population industrielle pour consommer ces produits de la ferme, où le cultivateur trouvera-t-il un marché? Il ne le trouvera certainement pas aux Etats-Unis, dont nous connaissons si bien la politique industrielle. Nous savons en effet qu'un tarif élevé se dresse contre tout ce que nous pouvons exporter dans la république voisine. C'est une guerre de tarifs qu'il faut faire. Nous ne pouvons guère exporter nos produits de la ferme de l'autre côté de l'Atlantique car les pays européens sont dans un tel état financier, qu'ils produisent eux-mêmes le plus qu'ils peuvent, de façon à acheter le moins possible. Il est donc évident que notre seule planche de salut est de développer et d'augmenter notre population industrielle afin que notre population agricole puisse également se développer et augmenter.

Les économistes prétendent que 80 pour cent du prix de fabrique d'un article, représente la main-d'œuvre. Si cette déclaration est exacte et si nous comparons les salaires payés au Canada à ceux qui sont payés dans la Grande-Bretagne, nous voyons, d'après les chiffres qui me sont fournis, que les salaires payés, il y a quelques années, aux ouvriers et aux manœuvres, étaient plus élevés au Canada qu'en Angleterre. Il y a deux ans, l'échelle des salaires était la suivante:

Industrie—	Royaume-Uni (Par semaine)	Canada
Papier et pulpe—		
Moyenne..	$13 20	$24 17
Construction de vaisseaux—		
Moyenne..	11 70	21 00
Construction—		
Plombiers..	16 50	55 00
Plâtriers..	16 20	55 00
Briqueteurs..	15 90	44 00
Menuisiers..	15 85	39 00
Ouvriers..	11 65	20 00
Acier—		
Mouleurs de fer..	13 05	35 00
Ouvriers..	10 25	18 00
Machinistes..	13 60	28 00

Plusieurs industries ont beaucoup souffert par suite de l'abrogation du tarif McKenna et de la continuation de la Préférence britannique au Canada. Citons principalement l'industrie de la laine. Je trouve, dans un de nos principaux journaux, les lignes suivantes:

Parmi les 124 filatures de laine ou moulins à tricoter qui nous ont fait rapport, nous constatons que 20 moulins ont fermé leurs portes depuis le premier janvier 1923. Plus de 40 pour 100 des machines sont arrêtées. Il y a une réduction considérable sur 1923 en ce qui concerne les machines en opération bien que l'année 1923 soit considérée comme exceptionnellement mauvaise pour les filatures. Aujourd'hui les moulins n'emploient, d'après les rapports, que 10,799 ouvriers, tandis que s'ils fonctionnaient à pleine capacité, ils en emploieraient 23,055. Parmi les rapports que nous avons pu obtenir sur les moulins, 58 seulement de ces rapports, contiennent le nombre d'employés qui sont partis pour les Etats-Unis depuis le premier janvier 1923; et encore ce nombre ne comprend-t-il que les experts dont les noms sont connus, mais le chiffre exact n'est pas donné. Les chiffres fournis sont comme suit:

Nombre d'employés dans les moulins fonctionnant continuellement: 11,244; nombre d'employés travaillant actuellement: 7,376; connus pour avoir traversé les lignes: 776; c'est-à-dire 10 pour 100 de ceux qui sont employés actuellement dans les moulins.

Bien que d'après ces chiffres, la situation dans laquelle se trouvent les filatures canadiennes depuis 1923, et particulièrement aujourd'hui, soit très précaire, nous constatons que le Canada a importé, en 1923, pour plus de $40,000,000 de tissus de laine et articles tricotés, dont $30,000,000 venant de la Grande-Bretagne. Et si nous analysons la nature des objets importés, nous constatons que nous avons au Canada les machines et la main-d'œuvre nécessaires pour manufacturer 80 ou 90 pour cent de ces importations. Si donc nous avions manufacturé ces articles nous-mêmes, nous aurions donné de l'emploi à 17,000 ou 20,000 ouvriers de plus pendant toute l'année.

On a fait remarquer combien il était important de protéger, par un tarif convenable, cette industrie indigène dans laquelle 94.4 pour cent du capital engagé appartient aux canadiens. Sans cette protection, le capital sera dissipé et les ouvriers se trouvant sans emploi, se dirigeront nécessairement vers les Etats-Unis.

L'article que je viens de citer, traite aussi des effets des taux du change. Voici ce qu'on y lit à ce sujet:

Il existe une forte "prime invisible" sur tous les produits exportés de la Grande Bretagne au Canada, à cause de la parité de la faculté d'achat de la livre anglaise et du dollar canadien et du taux du change. Cela représente pour ainsi dire l'écart entre la valeur au pair et la valeur au change de la livre sterling.

Les droits prélevés sur ces produits importés de la Grande-Bretagne au Canada sont diminués d'autant. Il est établi des règlements tarifaires qui compensent cette "prime invisible". C'est un facteur qui vient s'ajouter aux autres avantages que retirent les producteurs étrangers, tels que la diminution des salaires, les frais généraux, etc.

Les marchandises manufacturées en partie dans les pays européens où la main-d'œuvre est meilleur marché qu'en Angleterre, peuvent être expédiées au Canada sous le tarif préférentiel britannique. Par exemple, des marchandises fabriquées en Angleterre peuvent être envoyées en France pour y être teintes et finies. A ce sujet nous ferons remarquer que l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Union de l'Afrique du Sud et les îles Bahamas, ont une clause dans leurs règlements, interdisant l'expédition en ces pays sous le tarif de préférence des marchandises ainsi fabriquées. Voici la clause:

"Dans le cas de marchandises ayant subi à une phase quelconque de leur fabrication, des changements en pays étranger, seuls le coût du travail et de la matière ajouté à ces marchandises après leur retour au Royaume-Uni sera considéré comme produit ou fabrication anglaise dans le calcul de la proportion de la main-d'œuvre et de la matière de l'article fini.

Maintenant, permettez-moi d'insérer au Hansard, les chiffres suivants, qui indiquent la quantité (en verges) de tissus de laine importés pendant les mois de janvier 1921-22-23-24.

	1921	1922	1923	1924
Laine filée et Serges—				
De la Grande-Bretagne..	237,423	615,223	715,779	880,546
De la France.. ..	4,492	16,350	21,131	93,672
Draps—				
De la Grande-Bretagne..	84,536	173,595	403,025	441,807
Couvertures—				
De la Grande-Bretagne..	1,595 (paires)	2,812	7,713	14,889
Articles bruts—				
Articles bruts pour femmes et enfants—				
De la Grande-Bretagne..	396,870	407,491	433,018	465,405
De la France..	15,590	18,854	64,068	232,563
Cachemire, draps, etc.—				
De la Grande-Bretagne..	$135,132	$153,257	$228,693	$191,961
De la France..	11,993	29,273	63,731	77,592

A l'assemblée annuelle des actionnaires de la Dominion Linens Ltd., tenue à Guelph, le 12 mars 1924, le président a déclaré que toute personne qui entreprenait d'établir une industrie au Canada, à l'heure actuelle, ou les spéculateurs qui achetaient les valeurs des corporations industrielles au Canada, couraient de très grands risques, étant donné les conditions de l'heure présente; et que leurs placements pourraient être perdus par suite de réductions dans le tarif. C'est ainsi que plusieurs millions de dollars ont déjà été engloutis. Les bottines et les chaussures sont fabriquées, en grande partie, dans la province de Québec. Ces établissements ne fournissent actuellement que de 60 à 70 pour cent de leur capacité. Depuis la guerre, plus de 70 d'entre eux ont fait faillite. En 1923, vingt-cinq sur 175 ont fermé leurs portes. Le capital placé dans l'industrie de la chaussure, représente $32,000,000 et appartient presqu'entièrement aux Canadiens. Cette industrie a fourni de l'emploi à 15,000 personnes et a produit par an, pour $40,000,000 de marchandises. Ne devrait-on pas la protéger avec soin? La chaussure, fabriquée au Canada, ne peut pas pénétrer en Europe à cause du prix de la main-d'œuvre et du change. Elle est presque totalement exclue des Etats-Unis qui en fabriquent eux-mêmes beaucoup plus qu'ils n'en peuvent utiliser. Le tarif sur les bottines et chaussures est comme suit:

	Tarif de préférence Britannique	Tarif intermédiaire	Tarif général
611—Bottines et souliers à semelles assujétis à la cheville ou au fil métallique et non cousus, a bords étroits ..	15%	27½%	25%
611a—Bottes, bottines, souliers, pantoufles et fausses semelles (insoles), de matière, n.d...	17½%	27½%	30%
Tableau pour la Belgique et les Pays-Bas..	.....	27½%	.....

Presque toute la chaussure importée au Canada et venant du Royaume-Uni, tombe sous le tarif du groupe 11 numéro 611a; c'est-à-dire 30 p. 100 pour le tarif général, 27 ½ p. 100 pour le tarif intermédiaire, et 17½ p. 100 pour le tarif de préférence britannique. Mais il faut encore déduire un escompte de 10 p. 100, dans presque tous les cas, parce que les marchandises anglaises sont expédiées directement aux ports canadiens. Le taux de 15½ p. 100 est vraiment très bas pour des marchandises fabriquées; et il ne faut pas oublier que ce taux s'applique seulement à la valeur de la marchandise prise à la manufacture en Angleterre, abstraction faite du transport, de l'assurance et du taux du change qui est très bas. Les honorables sénateurs savent que les peaux, qui servent à la confection de la chaussure fabriquée en Angleterre, viennent des pays étrangers; ce qui revient à dire que les articles bruts, ainsi importés et transformés par la manufacture, en bottes et souliers, entrent

au Canada sous le tarif minime de préférence. Au Canada, le coût de production est augmenté du 5 p. 100 des impôts sur les ventes; ce qui place le producteur canadien dans une position désavantageuse pour faire concurrence aux produits étrangers. Cet impôt sur les ventes frappe toute substance achetée: formes, patrons et autres articles, bien que ceux-ci, dans la confection de la chaussure soit mis dans un compte spécial. Les modes changent si rapidement que les fabricants ne peuvent pas les diriger, et que le coût des formes et patrons doit être traité comme dépense générale. Si nous comparons le coût du travail fait à la pièce, en Angleterre et au Canada, nous constatons qu'en ce dernier pays, le taux est de 66 p. 100 à 100 p. 100 plus élevé qu'en Angleterre pour le même travail.

Maintenant, les taux de transport entrent aussi en ligne de compte dans l'industrie de la chaussure, particulièrement sur les côtes du Pacifique. De Liverpool à Vancouver, par le canal de Panama, le taux est de cinq cents par paire; tandis que le fabricant canadien, qui doit se servir des lignes ferrées, paie 16.23 cents par paire.

En somme, tout bien considéré, nous constatons qu'avec le tarif de préférence britannique, applicable à la chaussure provenant du Royaume-Uni, à destination du Canada, le droit d'entrée est seulement de 15¾ p. 100; et grâce au taux du change, le manufacturier anglais, réalise à peu près 70 p. 100 de prime en convertissant son argent canadien en monnaie anglaise. Enfin, grâce au privilège que lui accorde la loi (*dumping clause*) il fait encore 5 p. 100 pour couvrir ses frais généraux dans son commerce local. Ainsi, la différence entre le taux du tarif et les exemptions, (y compris le change), se trouve être seulement de ¾ de 1 p. 100.

Le coût de production, au Canada, est augmenté d'au moins 66 p. 100 en raison des salaires qui sont plus élevés, ce qui représente une différence d'environ 12½ p. 100 par rapport au coût de production.

Le droit du tarif général, allant jusqu'à 30 p. 100 sur les produits non "supposés" fabriqués au Canada, constitue un autre désavantage d'au moins 1½ p. 100 sur le total du prix de revient. Cela représente donc un désavantage total de 14 p. 100, en dépit duquel les fabricants canadiens s'efforcent aujourd'hui de poursuivre leurs opérations, et ils ont à faire face à la concurrence sans cesse croissante du 13½ p. 100 du Royaume-Uni.

Toutes les autres manufactures et entreprises industrielles du Canada, sont à peu près dans les mêmes conditions. Il est donc évident qu'avec le taux peu élevé des salaires payés en Angleterre, le transport à bon marché entre la Grande-Bretagne et le Canada, et la dépréciation de la monnaie, le tarif de préférence britannique nuit sérieusement au développement de nos industries.

Après tout, la protection est une question de nationalité. Le Canada est un jeune pays, ayant une politique nationale depuis 46 ans seulement, et cette politique n'a pas toujours été conforme à ses principes. Si aujourd'hui, il supprime son tarif de protection, il risque d'être acculé au pied du mur. Aucun pays ne s'est développé autrement qu'en protégeant ses industries domestiques. La Grande-Bretagne elle-même, a suivi une politique de protection pendant 200 ans avant d'adopter le libre-échange. Oliver Cromwell a établi le premier tarif de protection en Angleterre, et il adopta, en 1651, la fameuse Loi de Navigation. Cette protection fut maintenue jusqu'à l'abrogation des Lois des grains en 1846. L'Angleterre adopta alors la politique du libre-échange parce qu'elle était, au point de vue industriel, beaucoup plus avancée que toutes les autres nations du monde, et parce que ce changement était en accord avec ses intérêts. L'Angleterre étant une île et ayant une population déjà forte et toujours croissante, et ayant très peu d'espace pour se développer, acquit d'importantes colonies outre-mer. Ces colonies produisirent de grandes quantités de matériaux bruts ou partiellement travaillés. L'Angleterre était une grande manufacture où le coût de production était peu élevé parce que le taux des salaires était bas et que l'ouvrier pouvait vivre à bon marché. Pour ces raisons, elle construisit sans difficulté, des navires qui sillonnèrent les mers, apportant les produits bruts et remportant des produits manufacturés. C'est ainsi que la Grande-Bretagne a conservé en grande partie, sous le régime du libre-échange, la suprématie industrielle qu'elle avait acquise par deux cents ans de régime protectionniste; et l'état financier des intérêts maritimes de la Grande-Bretagne était une protection suffisante. Les navires quittaient l'Angleterre, chargés de marchandises utiles, fruit de la main-d'œuvre britannique, sillonnaient toutes les mers et revenaient au port, chargés de matériaux bruts qui étaient encore transformés en marchandises prêtes à être expédiées dans toutes les parties du monde. Colbert introduisit le régime protectionniste en France, à l'époque ou Oliver Cromwell régnait sur l'Angleterre et ce ne fut qu'à l'époque de la Révolution française que ce régime fut modifié; mais la France n'adopta un système approchant le libre-échange qu'en 1860. Elle s'aperçut bientôt qu'elle ne pouvait plus alors faire face à la concurrence de l'Angleterre et des Etats-Unis, et après la guerre franco-prussienne, en 1872, elle revint

au système de protection. D'autres nations européennes, qui avaient suivi l'exemple de la France en 1860, revinrent également à la politique protectionniste En 1879, l'Allemagne, sous l'influence de Bismarck, inaugura un système de protection absolue et la plupart des nations européennes en firent autant. Devant ces faits, il faut naturellement se demander si le Canada est différent de tous ces autres pays en ce qui concerne la nécessité de protéger ses industries. Pour ma part, je ne le crois pas.

Le tarif de préférence britannique fut adopté par le gouvernement canadien en 1897; non pas comme un don annuel fait à l'Angleterre, mais avec l'espoir qu'en raison de sa générosité bien connue, elle accorderait d'égales faveurs au Canada. Elle ne l'a pas fait, et il semble tout naturel que nous abolissions ce tarif privilégié J'ai eu le grand privilège de connaître le très honorable sir Wilfrid Laurier à Québec, et je puis affirmer ici, que personne au Canada ne fut plus désappointé que lui de voir les années s'écouler sans que nous soient apportées d'Angleterre les faveurs que nous attendions d'elle en retour des privilèges dont elle jouissait, grâce à notre générosité.

De grands événements ont eu lieu dernièrement en Angleterre. Le Parlement a révoqué le tarif McKenna, pendant que le peuple a presque d'une voix unanime, rejeté la politique de tarifs préconisée par le gouvernement anglais qui prit part à la conférence impériale l'automne dernier.

Quelques personnes s'imaginent que c'est une question de sentiment, mais il faut admettre que c'est uniquement une question d'intérêts. Comme Canadiens, nous devons adopter une politique qui assurera à notre pays la plus large part de bénéfices. A l'heure actuelle, l'Empire n'est pas prêt à adopter un système de préférences mutuelles avec les autres pays du monde, et il serait dangereux pour nous d'agir en opposition aux sentiments du peuple anglais.

Le pays ne demande aujourd'hui que d'être traité avec justice. Nous ne plaidons pas en faveur d'une classe particulière, mais pour le pays tout entier, et nous disons que ce pays ne peut pas être prospère et que son peuple ne peut pas être heureux, lorsque ses industries sont languissantes et que ses plus habiles ouvriers s'en vont aux Etats-Unis. Nos cultivateurs seraient ceux qui bénéficieraient le plus d'une préférence accordée au Canada par l'Angleterre, à cause des produits qu'ils exportent.

J'espère, honorables messieurs, que ma voix portera plus loin que les limites de cette enceinte, qu'elle se répandra par tout le pays, qu'elle traversera les mers et atteindra l'ancien continent, cette terre que nous aimons et admirons; et j'espère que mes remarques de ce soir ne seront pas prises en mauvaise part, mais au contraire comme un avertissement de ce qui arrivera si l'on persiste dans cette politique de préférence qui ne nous donne rien en retour.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, j'apprends que le très honorable représentant junior d'Ottawa (le très honorable sir George E. Foster) désire faire quelques remarques touchant la question que l'on discute actuellement; par conséquent, je propose en son nom l'ajournement du débat à moins qu'un autre honorable sénateur désire parler ce soir.

Le débat est ajourné.

BILL DES FAILLITES

Bill 15 intitulé: Loi modifiant la Loi de la faillite.—L'hon. M. Haydon.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mercredi, 11 juin 1924.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL DE DIVORCE

PREMIERE LECTURE

Bill J5, intitulé: Loi pour faire droit à Alfred Edward Briggs.—L'honorable M. Haydon.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

COMPTE DE LA DEPRECIATION—INTERPELLATION

L'honorable sir EDWARD KEMP demande au gouvernement:

Quel montant d'argent a été déduit, avec mention des proportions des valeurs, pour la dépréciation des locaux, de l'outillage, du matériel roulant et des autres biens des chemins de fer nationaux, y compris les réseaux du Canadian Northern et du Grand-Tronc et toutes leurs filiales, depuis qu'ils sont sous la régie du gouvernement (y compris aussi l'Intercolonial pour la même période) dans chaque exercice financier jusqu'au 31 mars 1924?

L'honorable M. DANDURAND:

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS. ÉTAT DE LA DÉPRÉCIATION AU 31 DÉCEMBRE 1923

Nom de la compagnie	Voie	Matériel roulant	Autres biens
International Bridge Company	1,527,802 72		
Grand Trunk Western Railway		2,290,897 78	
Detroit, Grand Haven & Milwaukee Railway		63,273 24	
Montreal, Warehousing Company	70,365 61		
Oshawa Railway Company	69,821 17	30,338 54	
St. Clair Tunnel Company	10,381 92	32,507 52	
Rail & River Coal Company			554,574 69
Terminal Warehousing Company	133,542 79		
Thousand Islands Railway	35,496 90	1,552 00	
Toledo, Saginaw & Muskegon Railway		3,269 79	
Pontiac, Oxford & Northern R.R.		5,540 45	
G.T. Milwaukee Car Ferry Company		78,339 33	
G.T.P. Coast Steanship Company	173,189 34	96,312 24	
G.T.P. Alaska Steamship Company		17,950 43	
G.T.P. Terminal Elevator Company	119,007 73		
Canadian National Telegraphs	300,486 71		
Canadian National Transfer Co		45,065 67	
Duluth, Winnipeg & Pacific Ry		620,276 33	
Canadian National Express Co		210,705 69	
Cincinnati, Saginaw & Mackinaw Ry		787 78	
Can. Nat. Ry. Co (matériel en location)		20,433 68	
Chicago, N. York & Boston Refg. Line		228,216 62	
	$ 2,440,094 89	$ 3,745,467 09	$ 554,574 69

Il faut ajouter au tableau ci-dessus, la somme de $2,848,789.55; montant déduit en 1923 du compte de Capital des Chemins de fer nationaux canadiens, et représentant le prix coûtant du matériel et autres biens retirés du service pendant l'année. Ce montant est réparti comme suit:

Chemin de fer du Grand-Tronc du Canada	$ 871,227 31
Chemin de fer du Grand-Tronc du Pacifique	315,741 99
Chemin de fer Canadien-Nord	957,870 58
Chemins de fer Nationaux du Canada	695,357 57
Duluth, Winnipeg & Pacific Railway	8,592 10
	$2,848,789 55

L'administration des Chemins de fer nationaux canadiens, au lieu d'avoir un compte de dépréciation, a adopté, pour ses lignes au Canada, une méthode différente. La valeur du matériel et autres biens retirés du service, est inscrite au compte de profits et pertes, en indiquant la date à laquelle l'opération a eu lieu.

COMITE MIXTE POUR REGLER LE TRAVAIL DES DEUX CHAMBRES

INTERPELLATION

A l'Ordre du jour:

L'honorable M. DAVID: Avec la permission des honorables messieurs de cette Chambre je demanderai à l'honorable Président de nous donner quelques renseignements au sujet d'une résolution adoptée par le Sénat au cours de la dernière session. Le comité institué à cet effet a, dans son rapport, présenté d'excellentes propositions, dont la meilleure est la suivante:

> Votre comité recommande en outre, que la présentation des bills d'intérêt privé, sauf les bills de divorce, soit répartie par les présidents des deux Chambres de manière que la moitié de ces bills d'intérêt privé, (sauf les bills de divorce), soit autant que possible, présentée par le Sénat et l'autre moitié par la Chambre des Communes.

Je demande à l'honorable Président de cette Chambre si on a donné suite à cette proposition.

L'honorable PRESIDENT: Honorables messieurs, au début de la session, l'honorable M. Lemieux, président de la Chambre des Communes, et moi-même, avons eu une entrevue avec le greffier des lois à la Chambre des Communes. Il nous a dit avoir déjà reçu six bills d'intérêt privé, et il a ajouté qu'il avait suggéré aux députés qui avaient présenté ces bills, de demander aux honorables sénateurs de se charger de trois de ces bills, mais les députés en question ont refusé énergiquement cette proposition et ont manifesté le désir de présenter les six bills à la Chambre des Communes.

Il ne semblait y avoir alors aucun moyen de régler cette question, et depuis, aucune autre tentative n'a été faite.

L'honorable M. DAVID: Ce n'est pas très encourageant.

L'honorable M. DANDURAND: Il faudra probablement instituer un autre comité mixte afin d'essayer de trouver un moyen par lequel les bills d'intérêt privé seront répartis entre les deux Chambres J'ai déjà suggéré le moyen suivant, qui est très simple: toutes les requêtes et bills d'intérêt privé, seraient envoyés des deux Chambres du Parlement, à un fonctionnaire qui les numéroterait et donnerait ceux portant les nombres pairs, par exemple, à la Chambre des Communes et les autres au Sénat ou vice versa. De cette manière, nous obtiendrions 50 pour 100 de ces bills.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIEME LECTURE

Bill Z4, intitulé: Loi pour faire droit à Katherine Gossage.—L'honorable G. V. White.

Bill A5, intitulé: Loi pour faire droit à Alice Moore.—L'honorable W. B. Ross (Middleton).

Bill B5, intitulé: Loi pour faire droit à Alexander Cruickshanks.—L'honorable W. B. Ross.

Bill C5, intitulé: Loi pour faire droit à Francis Albert Armstrong.—L'honorable W. B. Ross.

Bill D5 intitulé: Loi pour faire droit à Edythe Kathleen Victoria Canniff.—L'honorable W. B. Ross.

Bill E5, intitulé: Loi pour faire droit à Helen Tuer.—L'honorable M. McCoig.

Bill F5 intitulé: Loi pour faire droit à Gordon Allingham.—L'honorable M. Pardee.

Bill G5, intitulé: Loi pour faire droit à Hilda Maud Ward.—L'honorable M. Bennett.

Bill H5, intitulé: Loi pour faire droit à Rosie Race.—L'honorable M. Robertson.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS, ADMINISTRATION

MOTION POUR L'INSTITUTION D'UN COMITE SPECIAL

Reprise du débat ajourné le 5 juin, sur la motion de l'honorable M. Bennett:

Qu'un comité spécial de cette Chambre soit institué pour faire enquête et rapport, à différentes époques, sur:

(a) Les déclarations et les accusations que l'honorable J. D. Taylor a formulées dans cette Chambre, le 8 mai dernier, à l'égard de l'administration de la marine marchande du gouvernement canadien et des chemins de fer nationaux du Canada.

(b) L'acquisition de l'immeuble connu sous le nom d'"Hôtel Scribe", à Paris, France, ainsi que sur toutes les négociations, opérations, et paiements s'y rapportant.

(c) L'emploi ou l'engagement d'un nommé Aronovici par ladite administration des chemins de fer nationaux du Canada, les services accomplis par lui, s'il en a accompli, et la commission, le traitement ou toute autre rémunération que lui a payée ladite administration, ou payée en son nom.

(d) Le système d'achat de fournitures devant servir ou se rapportant au réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

(e) Le dépôt par la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de $1,000,000 des deniers publics à la Home Bank du Canada, et le retrait de ce dépôt par ladite compagnie, au mois ou vers le mois de mai 1923.

(f) D'une façon générale, sur toutes choses qui, de l'avis du comité, découlent de la question susdite ou s'y rapportent, ou sur lesquelles le comité jugera à propos d'enquérir.

(g) Que cette enquête soit subordonnée à la condition qu'elle ne portera sur aucune affaire de service ou d'administration depuis le commencement de l'année 1924, si, de l'avis de l'administration dudit réseau, une enquête sur ces matières peut être préjudiciable aux biens ou au bon service du réseau.

(h) Que ledit comité soit composé des honorables messieurs.

(i) Que ledit comité soit autorisé à recueillir des témoignages sous serment d'assigner des témoins, de requérir la production de documents et de dossiers, et d'employer, pour ses écritures ou autrement, l'aide qu'il jugera nécessaire pour les fins de l'enquête.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai demandé à l'honorable représentant de New-Westminster (l'honorable M. Taylor), de consentir à ce que ce débat soit de nouveau ajourné afin que nous puissions recevoir les témoignages des délégations, au sujet des bills des embranchements que le comité des chemins de fer étudie actuellement. Cette législation est très importante et devrait être étudiée en Comité général, par conséquent, je crois que nous devrions essayer de gagner du temps en réglant cette question pendant que la Chambre des Communes nous en donne le loisir. Actuellement, l'Ordre du jour n'est pas chargé, mais nous devons nous préparer à l'avalanche qui nous arrive toujours pendant les dernières semaines de la session. Je crois que l'honorable représentant de New-Westminster consent à ce que ce débat soit réservé jusqu'à demain ou même plus tard. Nous pourrions peut-être siéger lundi et je propose que le débat soit ajourné à lundi soir, ce qui permettra aux intéressés de lire les rapports qui sont maintenant à notre disposition. Toutefois, je me rendrai aux désirs de l'honorable sénateur qui a présenté la motion.

L'honorable M. TAYLOR: Honorables messieurs, j'accepterai la proposition de l'honorable sénateur si le Sénat veut bien me permettre quelques explications personnelles très courtes.

Dans le rapport déposé hier soir sur le Bureau de cette Chambre, et contenant les

résultats de l'enquête de M. Temple sur ce qu'il appelle "La plainte du capitaine Boyd", il est question de moi personnellement, aux pages 4, 5 et 6. Je me contenterai de dire que les allusions dont je parle sont absolument erronées. En ce qui me concerne je n'ajouterai pas un mot, mais d'autres personnes sont impliquées à la page 5 où je lis ce qui suit:

Le sénateur déclare qu'il a fréquemment écrit les lettres du capitaine Boyd, qui était trop simple pour les écrire lui-même. J'ai essayé d'avoir des explications plus complètes sur le sens de cette déclaration et il m'a dit que Boyd n'était pas capable de prendre soin de lui-même et que partout, sauf à bord, il donnait des signes d'un esprit faible.

Honorables messieurs, je dois dire que ce compte rendu de ma conversation avec M. Temple est absolument erroné. Je respecte beaucoup le capitaine Boyd et j'ai toujours dit qu'il était un citoyen des plus estimables. J'ai dit à M. Temple, (en réponse à son Président qui prétendait que le capitaine Boyd n'avait ni caractère ni talent, et en réponse aussi à un autre haut fonctionnaire qui avait fait une remarque peu aimable), que ces diffamations n'avaient pas leur raison d'être; mais que j'admettais toutefois, que le capitaine Boyd, comme beaucoup d'autres marins, n'était pas aussi habile à se conduire à terre, qu'il l'était à conduire son navire en mer. J'ai ajouté que c'était la raison pour laquelle j'avais essayé de le protéger autant que je le pouvais en écrivant certaines lettres pour lui. J'affirme que je ne crois pas du tout que le capitaine Boyd soit simple d'esprit ou insensé comme on veut le faire croire.

A la page six parlant encore du sénateur Taylor, M. Temple s'exprime comme suit:

Il a dit aussi à M. Knight qu'il avait eu une entrevue avec M. Butler, officier en troisième, du "Farmer" et que celui-ci lui en avait beaucoup appris. Il n'a pas tout dévoilé, dit M. Taylor, mais en sachant le prendre, on pourrait tout savoir.

Tout ceci est absolument faux. Je ne connais pas M. Butler; je ne l'ai jamais vu; je n'ai reçu aucune nouvelle de lui, directement ou indirectement. Je sais qu'il était un des officiers de ce navire. M. Knight, à qui l'on attribue ces paroles, est un fonctionnaire de la Division des Recherches et il a une excellente réputation. Je crois que M. Knight confond M. Butler avec un autre officier dont je lui ai en effet parlé en ces termes. J'attire votre attention sur ces remarques que je fais afin d'éviter à M. Butler d'avoir à se justifier de ce qu'il n'a jamais fait. Il n'a jamais prononcé les paroles qu'on lui impute.

Sur ce, je propose que le débat soit ajourné jusqu'à demain. Nous pourrons ensuite l'ajourner de nouveau si c'est nécessaire; mais je crois que cette question ne devrait pas être réservée trop longtemps.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose de remettre le débat à lundi, parce qu'il y a 15 pages de témoignages que je dois lire.

L'honorable M. TAYLOR: Songez à tout ce que j'ai à dire. Je vais en oublier si vous ajournez trop longtemps.

Le débat est ajourné.

BILL DE DIVORCE

PREMIERE LECTURE

Bill H5, intitulé: Loi pour faire droit à Louisa Elizabeth Smith.—L'honorable W. B. Ross.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 12 juin 1924.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

DEPENSES PAR RAPPORT AU PILOTAGE

INTERPELLATION

L'honorable M. DANIEL demande au gouvernement:

1. Quelles sommes le gouvernement a-t-il dépensées par rapport au pilotage, sauf celles que représentent les appointements des pilotes, durant l'exercice financier se terminant le 31 mars 1924, dans les ports de Montréal, Québec, Halifax et St. John respectivement, et quels sont les détails de ces dépenses dans chacun de ces ports?

2. Pourquoi les pilotes retraités du port de Québec sont-ils les seuls à recevoir du gouvernement une pension de retraite tandis que les pilotes qui ont fait le service dans les autres ports n'en reçoivent pas?

3. Le gouvernement a-t-il l'intention de donner aux pilotes qui ont fait du service dans les autres ports sur lesquels il exerce son autorité, la même assistance qu'il donne aux pilotes retraités du port de Québec? Dans la négative, pourquoi pas?

L'honorable M. DANDURAND:

1.

Montréal et Québec
S. S. Jalobert

Détails des dépenses:		
Salaires et frais de pension de l'équipage	$15,909 05	
Combustible	8,017 61	
Articles pour le pont et les machines	5,310 78	
Réparations, installation à l'huile, et dépenses pour le bassin d'échouage	17,185 53	
Eau pour les chaudières et autres usages; glace	480 00	
		$46,902 97

Lançage.. ..		828 64
S.S. Eureka—remisage et frais d'annonce pour vente.. ..		503 66
Vendu, $12,500.		
Note: Ces navires sont employés aux services de pilotage, quarantaine, poste et douane.		
Montréal		
Détails des dépenses—		
Examen des pilotes, frais de voyages, etc..	$ 241 90	
Appointements du personnel..	9,011 00	
Lumière électrique et téléphones..	230,58	
Impressions, papeterie, etc.. ..	403 38	
		$9,886 86
Québec		
Détails des dépenses—		
Examen des pilotes, frais de voyages, etc..	$1,061 47	
Appointements du personnel à Québec et Father Point..	6,908 67	
Loyer, lumière électrique et téléphones..	3,148 88	
Impressions, papeterie, etc.. ..	2,115 43	
Pension des pilotes à Father Point..	2,120 46	
		$15,354 91
Allocations aux pilotes retraités (District de Québec).. ..		26,535 43
Halifax		
Détails des dépenses—		
Appointements du personnel..	$5,423 32	
Impressions, papeterie, éclairage électrique et téléphones.. ..	221 94	
		5,645 26
St. John		
Détails des dépenses—		
Appointements du personnel..	$1,470 00	
Impressions, papeterie, éclairage électrique et téléphones.. ..	114 06	
		1,584 06

2. En vertu d'un arrangement conclu en 1906, entre les pilotes en règle du district de Québec et le ministère de la Marine et des Pêcheries, pour les raisons suivantes: (*a*) réduction du nombre de pilotes; (*b*) addition de 20 milles au district de Québec. La somme destinée à ces allocations, doit être approuvée par le Parlement et votée annuellement; et elle ne peut être appliquée qu'à ceux qui étaient en service actif à la date plus haut citée.

3. Les conditions qui ont motivé l'arrangement dans le district de Québec, n'existent dans aucun autre district de pilotage.

BILL DE DIVORCE

PREMIERE LECTURE

Bill L5, intitulé: Loi pour faire droit à Annie Thirde.—L'honorable M. Bennett.

BILL CONCERNANT LE TARIF DES DOUANES

PREMIERE LECTURE

Bill 127, intitulé: Loi modifiant le tarif des douanes, 1907.—L'honorable M. Dandurand.

L'hon. M. DANDURAND.

BILLS D'INTERET PRIVE

PREMIERE LECTURE

Bill 18, intitulé: Loi concernant un certain brevet de The Fleischmann Company.—L'honorable M. Bradbury.

TROISIEME LECTURE

A l'ordre du jour:

Troisième lecture du bill S4, intitulé: Loi concernant certains brevets appartenant à la "Canadian Sumner Iron Works, Limited".—L'honorable M. Barnard.

L'honorable M. REID: Je serais heureux d'obtenir de l'honorable sénateur qui a charge de ce bill, quelques explications au sujet de ces brevets.

L'honorable M. BARNARD: Honorables messieurs, ce bill a pour objet de remettre en vigueur certains brevets, concernant des machines pour la fabrication du bois de construction, qui étaient tombés en déchéance et qui appartenaient à une compagnie manufacturière très importante et très active dans la ville de Vancouver. La question a été étudiée avec soin et les faits ont été prouvés par une attestation sous serment, devant le comité des bills d'intérêt privé qui a recommandé unanimement l'adoption du bill.

L'honorable M. BELCOURT: J'ai fréquemment soulevé la même question relativement à ce genre de bills, et je n'ai pas l'intention d'en faire grâce à mon honorable ami en cette occasion. Lorsqu'un bill comme celui-ci, est lu pour la deuxième fois, on l'appuie toujours d'une attestation sous serment.

L'honorable M. ROBERTSON: Le Bill subit sa troisième lecture.

L'honorable M. BARNARD: On a produit une très longue attestation sous serment.

L'honorable M. BEIQUE: Le bill a simplement pour objet de donner au commissaire des brevets le pouvoir de décider si la demande de rétablissement du brevet sera accordée ou rejetée. Il ne rétablit pas la validité du brevet mais accorde seulement au commissaire le pouvoir d'exercer sa juridiction. Le temps spécifié pour faire la demande régulière est expiré. Les demandes sont en retard de deux ou trois mois. Si leur demande avait été faite il y a plusieurs mois, le commissaire des brevets aurait eu juridiction mais à cause du retard, il n'a plus le pouvoir d'agir et l'objet de ce bill est de lui donner ce pouvoir. Plusieurs bills du même genre ont été adoptés par cette Chambre.

La motion est adoptée; le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILLS DE DIVORCE

TROISIEME LECTURE

L'honorable G. V. WHITE propose la troisième lecture du bill Z4, intitulé: Loi pour faire droit à Katherine Gossage.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, j'ai l'intention de proposer un amendement à ce bill et le même amendement s'appliquera à tous les bills de divorce qui nous seront présentés au cours de la session. Le Comité des divorces, pour la raison louable de raccoucir les bills et de supprimer ce qu'il considérait une anomalie, a jugé à propos d'omettre un paragraphe qui existait depuis des années et par lequel le pétitionnaire avait le droit de contracter un autre mariage, droit qui n'était pas accordé au défendeur. Celui-ci cependant se remariait sans hésitation. Le Comité des bills d'intérêt privé de la Chambre des Communes s'oppose à l'omission de ce paragraphe pour tous les bills de divorce qui lui furent présentés et qui avaient été adoptés par cette Chambre. Fidèle à la tradition et aux précédents, il fut d'avis qu'il n'était pas convenable d'omettre une disposition qui existait dans les bills de divorce depuis la Confédération. Les deux comités se réunirent et le comité du Sénat, toujours disposé à la paix, déclara qu'il n'avait aucun attachement particulier à cet amendement et consentit volontiers à insérer de nouveau l'ancien paragraphe, auquel le Comité des Communes attachait tant de valeur.

Il semble que les bills qui nous sont présentés maintenant, doivent être amendés conformément à l'entente entre les deux comités. Il est probable que soixante ou soixante-dix autres bills, venant des Communes devront être amendés de la même manière. Sans présenter une motion dans chaque cas, je demande à la Chambre de permettre que les amendements soient faits immédiatement. Nous éviterons ainsi un grand nombre de répétitions, non seulement à l'Ordre du jour mais aussi au Feuilleton. Lorsque les bills viendront des Communes, je proposerai que leur amendement soit adopté.

Je propose, en conséquence, comme amendement, que les mots "ne" et "pas" soient insérés, l'un avant le mot "soit", l'autre après, et que les mots suivants soient ajoutés à la fin de la motion: "mais qu'il soit amendé en retranchant l'article un et en lui substituant les suivants:

1. Le mariage contracté entre Katherine Gossage et Thomas Gossage son époux, est dissous par la présente loi et demeurera à tous égards nul et de nul effet.

2. Il est permis dès ce moment à ladite Katherine Gossage de contracter mariage, à quelque époque que ce soit, avec tout homme qu'elle pourrait légalement épouser si son union avec ledit Thomas Gossage n'eût pas été célébrée.

L'amendement de l'honorable sir James Lougheed est adopté.

Le bill tel qu'amendé est lu pour la troisième fois et adopté.

Un amendement semblable est apporté aux bills suivants:

Bill A5, intitulé: Loi pour faire droit à Alice Moore. — L'honorable W. B. Ross.

Bill B5, intitulé: Loi pour faire droit à Alexander Cruikshank. — L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill C5, intitulé: Loi pour faire droit à Francis Albert Armstrong. — L'honorable W. B. Ross.

Bill D5, intitulé: Loi pour faire droit à Edythe Kathleen Victoria Canniff. — L'honorable W. B. Ross.

Bill E5, intitulé: Loi pour faire droit à Helen Tuer. — L'honorable M. McCoig.

Bill F5, intitulé: Loi pour faire droit à Gordon Allingham. — L'honorable M. Pardee.

Bill G5, intitulé: Loi pour faire droit à Hilda Maud Ward. — L'honorable M. Bennett.

Bill H5, intitulé: Loi pour faire droit à Rosie Race.—L'honorable M. Robertson.

BILL CONCERNANT LA LOI DE FAILLITE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. HAYDON propose la deuxième lecture du bill I5, intitulé: Loi modifiant la Loi de faillite.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur veut-il nous expliquer l'objet de ce bill?

L'honorable M. HAYDON: Le bill est un projet d'amendement à l'article 20 de la Loi de faillite. Les renseignements que j'ai obtenus jusqu'ici, me viennent d'avocats de Toronto. L'article 20 de la Loi de faillite, contient les dispositions suivantes:

(2) La permission donnée pour les fins du présent article.

C'est-à-dire la permission donnée par le syndic aux avocats, de le représenter.

...n'est pas une permission générale d'accomplir toutes ou l'une quelconque des choses mentionnées ci-dessus.

C'est-à-dire intenter, instituer ou contester toute action judiciaire, etc.

Le juge et la cour ont interprété la loi en la restreignant, et l'objet de cet amendement est d'accorder une plus grande latitude d'interpré-

tation et de régler certains doutes qui semblent exister dans les décisions qui ont été rendues par le passé.

L'honorable M. McMEANS: Quelle était la teneur de l'ancien article de la loi?

L'honorable M. HAYDON: Je regrette de ne pouvoir vous le procurer en entier, mais le paragraphe 1 de l'article 20, se lit comme suit:

Le syndic peut, avec la permission par écrit des inspecteurs, faire toutes les choses suivantes et chacune d'elles:

C'est-à-dire une série de choses dont quelques-unes sont les suivantes:

(c) intenter, instituer ou contester toute action ou autre procédure judiciaire relative aux biens du débiteur;

(d) employer un avocat ou autre agent pour instituer toutes procédures ou pour faire toute affaire qui peuvent être approuvées par les inspecteurs;

(2) La permission donnée pour les fins du présent article n'est pas une permission générale d'accomplir toutes ou l'une quelconque des choses mentionnées ci-dessus, mais n'est que la permission de faire la chose particulière ou les choses particulières ou la classe de chose ou de choses que spécifie la permission écrite.

L'amendement proposé, se lit comme suit:

Toutefois, les inspecteurs peuvent, par résolution, autoriser le syndic à engager ou à nommer des avocats, auquel cas il n'est pas nécessaire que le syndic obtienne la permission écrite des inspecteurs pour employer un ou plusieurs avocats, ainsi qu'énoncé au paragraphe (1) du présent article et à ses alinéas (c) et (d), et l'autorisation contenue dans cette résolution suffit à autoriser le syndic à engager des avocats dans toute matière où il le juge nécessaire, sans autre autorisation ou permission des inspecteurs ou des créanciers.

L'honorable W. B. ROSS: C'est-à-dire que les avocats auront l'occasion de demander des frais plus élevés, n'est-ce pas? Je crois que nous ne devons pas adopter ce bill à la hâte.

L'honorable M. McMEANS: Les renseignements fournis à l'honorable sénateur proviennent-ils d'endroits différents? Est-ce une résolution émanant de l'Association des avocats ou une suggestion formulée par des avocats faisant affaires sous une raison sociale quelconque, ou même d'un avocat isolé; ou encore de quelques syndics ou autres personnes ayant quelque expérience de la loi?

L'honorable M. HAYDON. Ce n'est pas une résolution. Je regrette que mes renseignements ne soient pas plus complets. J'ignorais que j'aurais à donner des explications aujourd'hui. Si les règlements du Sénat le permettent, et si cette Chambre y consent, ce bill pourrait être renvoyé à un comité et je pourrais alors donner de plus amples renseignements.

L'honorable W. B. ROSS: Je crois que l'honorable sénateur ferait mieux de permettre que le débat sur ce bill soit réservé jusqu'à la semaine prochaine.

L'honorable M. DANDURAND: Sauf que nous pourrions nous entendre pour en confier l'étude au comité des banques et du commerce.

L'honorable W. B. ROSS: Je doute que cela soit nécessaire si vous réservez le débat.

L'honorable M. DANDURAND: L'année dernière, des amendements à la Loi de faillite ont été présentés et ils ont été renvoyés au comité des banques et du commerce.

L'honorable W. B. ROSS: Renvoyez le bill à ce comité, et nous serons satisfaits.

La motion est adoptée; le bill est lu pour la deuxième fois et envoyé au comité permanent des banques et du commerce.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du vendredi, 13 juin 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

DEMANDE DE DOCUMENTS

Avis de motion par l'honorable M. Tanner:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur la question suivante et demandera au gouvernement:

1. Dans quels journaux du Canada les chemins de fer nationaux-canadiens ont-ils annoncé en 1922 et 1923?

2. Quel a été le coût de cette publicité dans chaque journal, pour chacune de ces deux années?

3. Quelles personnes, firmes ou compagnies du Canada ont fourni les impressions, la lithographie, etc., (généralement connues sous le nom d'ouvrages de ville) pour lesdits chemins de fer dans ces deux années?

4. Quel a été le montant des entreprises adjugées ou des commandes faites à chacune de ces personnes, firmes et compagnies dans chacune de ces deux années?

L'honorable M. DANDURAND: Je suggérerais à mon honorable ami de changer sa motion en une demande de documents.

L'honorable M. TANNER: Avec le consentement du Sénat, je propose que ma motion soit changée en une demande de documents.

La proposition est acceptée.

MEMBRES DE LA SOCIETE DES NATIONS

L'honorable M. CASGRAIN demande au Gouvernement:

1. Quels sont les noms des 54 nations supposées avoir adhéré à la Société des Nations?

2 Quelle est la population de chacune de ces nations, et mentionner distinctement la population de race blanche et celle de race noire?

L'honorable M. DANDURAND: L'Abyssinie, l'Albanie, la république Argentine, l'Australie, la Belgique, la Bolivie, le Brésil, l'Empire britannique, la Bulgarie, le Canada, la Chine, le Chili, la Colombie, la Costa Rica, Cuba, la Tchéco-Slovaquie, le Danemark, l'Esthonie, la France, la Finlande, la Grèce, le Guatemala, Haïti, le Honduras, la Hongrie, les Indes, l'Etat libre d'Irlande, l'Italie, le Japon, la Latvie, la Libérie, la Lithuanie, le Luxembourg, la Hollande, la Nouvelle-Zélande, le Nicaragua, la Norvège, le Panama, le Paraguay, la Perse, le Pérou, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, San Salvador, le Royaume des Serbes, des Croates et des Slovènes, le royaume de Siam, les états confédérés Sud-Africains, l'Espagne, la Suède, la Suisse, l'Uraguay, le Vénézuéla.

2. Aucun renseignement.

BILL DE L'IMPOT DE GUERRE SUR LE REVENU

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 143, intitulé: Loi modifiant la Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917.

BILL CONCERNANT LES COMPAGNIES FIDUCIAIRES

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 173, intitulé: Loi modifiant la Loi des compagnies fiduciaires.

BILL CONCERNANT LES COMPAGNIES DE PRET

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 174, intitulé: Loi modifiant la Loi des compagnies de prêt, 1914.

BILL CONCERNANT L'ASSURANCE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 175, intitulé: Loi modifiant la Loi des assurances, 1917.

BILLS DE DIVORCE

Deuxième lecture des bills suivants:

Bill J5, intitulé: Loi pour faire droit à Albert Edward Briggs.--L'honorable M. Haydon.

Bill K5, intitulé: Loi pour faire droit à Louisa Elizabeth Smith.—L'honorable W. B. Ross.

Le Sénat s'ajourne à mardi prochain, à huit heures du soir.

SÉNAT

Mardi, 17 juin 1924.

Le Sénat se réunit à 8 heures du soir.

Prières et affaires de routine.

BILLS DE DIVORCE

PREMIERE LECTURE

Bill M5, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Castle.—L'honorable M. Haydon.

Bill N5, intitulé: Loi pour faire droit à Frances Hadenka.—L'honorable M. Haydon.

Bill P5, intitulé: Loi pour faire droit à Louise Powell.—L'honorable W. B. Ross.

Bill Q5, intitulé: Loi pour faire droit à Margaret Johnston.—L'honorable W. B. Ross.

Bill R5, intitulé: Loi pour faire droit à Hilda Girdier.—L'honorable W. B. Ross.

BILL D'INTERET PRIVE

PREMIERE LECTURE

Bill O5, Loi changeant le nom de la Banque d'Hochelaga en celui de Banque Canadienne Nationale.—L'honorable L. C. Webster.

CHEMIN DE FER SOUTHERN NEW ENGLAND

QUESTION ET DEBAT

L'honorable G. D. ROBERTSON se lève pour parler sur l'avis suivant:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur la nécessité et l'urgence de parachever le chemin de fer Southern New England; et demandera au gouvernement ce qu'il a l'intention de faire à ce sujet.

Il dit: Honorables messieurs, ce que je désirais en donnant avis de cette question était d'attirer l'attention de la Chambre et du gouvernement sur une occasion qu'auraient les chemins de fer nationaux d'augmenter énormément leur trafic et leur chiffre d'affaires et de rendre ce réseau plus productif, vu qu'il s'agit d'exploiter un territoire entièrement nouveau où il n'existe aucune concurrence avec un autre chemin de fer canadien. Je vais essayer d'être le plus bref possible, mais je désire cependant pouvoir exposer devant cette Chambre certains faits qui intéresseront,

je crois, les honorables sénateurs, parce qu'ils concernent l'avenir et la prospérité du réseau national.

En dehors de l'administration du pays, il y a peu de questions aussi importantes et aussi intéressantes pour le peuple canadien que notre problème ferroviaire. Du fait que le passif des Chemins de fer nationaux se chiffre aujourd'hui, d'après le dernier rapport annuel, à plus de deux milliards de dollars et que les déficits accumulés forment un total à date de plus de $283,000,000, comme le montre l'article 784 du même rapport, il incombe au Parlement et au peuple canadien d'étudier sérieusement les moyens sinon de réduire le solde débiteur, du moins de l'empêcher d'augmenter.

L'historique de nos Chemins de fer nationaux durant ces dernières années a démontré clairement à tous ceux que cette entreprise touche de près que la solution du problème réside dans l'augmentation du trafic sur les lignes actuelles et la construction de telles lignes que l'on jugera profitables soit immédiatement, soit à bref délai.

Depuis quatre ans, nous constatons avec plaisir que les frais d'exploitation diminuent graduellement, c'est-à-dire que, chaque année, il en coûte moins pour gagner un dollar. Je crois qu'en 1919 et 1920, chaque dollar gagné coûtait $1.28. Ce chiffre a été réduit petit à petit au cours des années suivantes jusqu'à ce qu'il ait atteint, il me semble, 92 centins en 1923. En même temps, le chiffre d'affaires de la compagnie augmentait substantiellement. Cela montre que si l'on pouvait augmenter la quantité de marchandises transportées, le coût en subirait une diminution correspondante et qu'avec une augmentation suffisante du trafic, le réseau pourrait se suffire à lui-même. De sorte que, lorsqu'on peut atteindre ce but en construisant une petite ligne, qui non seulement se suffirait à elle-même, mais rapporterait beaucoup dès le début, il me semble que ce projet mérite d'être étudié sérieusement dans tous ses détails.

Le revenu brut des chemins de fer nationaux en 1922 a été de $234,000,000, soit au taux de $10,709 le mille; la même année, chaque dollar gagné par la compagnie a coûté 98.77 cents. En 1923, le chiffre d'affaires de la compagnie fut porté à $254,000,000 soit une augmentation de $20,000,000 dans les recettes brutes. La compagnie exploitait à ce moment-là 121,850 milles de voie ferrée rapportant une moyenne de $11.218 par mille. Cette augmentation des recettes brutes et du rendement par mille de voie ferrée permit de réduire de 98.77 à 92.6 cents les frais d'exploitation.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous pourrions mieux suivre l'honorable sénateur s'il nous indiquait où est située cette ligne projetée?

L'honorable M. ROBERTSON: Je vais y venir; que l'honorable sénateur patiente un peu. J'ai essayé de démontrer qu'à une augmentation dans le trafic correspond, dans le coût des opérations, une diminution équivalente avec en conséquence une meilleure perspective de bons revenus.

Le chemin de fer Central-Vermont, une ligne de 371 milles de longueur qui va de Montréal, ou pour être plus exact de Saint-Jean, Québec, à New London, Connecticut, dans une direction presque nord-sud, fait partie du réseau des chemins de fer nationaux. Durant nombre d'années, cette ligne fut administrée par le chemin de fer du Grand-Tronc qui détenait la majorité des actions de cette compagnie, et à cette époque—vers 1910, je crois, les administrateurs du Grand-Tronc conçurent le projet de construire une ligne de Palmer, Massachusetts, à Providence, Rhode Island. Palmer, Mass., est situé à 65 milles au nord de la tête de ligne méridionale de New London et à 306 milles au sud de la cité de Montréal. De Palmer, Mass., d'où part la ligne principale du Central-Vermont, à Providence, Rhode Island, la distance est de 78 milles.

L'Etat du Rhode Island ne possède d'autre ligne de chemin de fer que celle du New York and New Haven et le sud du Massachusetts ainsi que l'Est du Connecticut sont aussi desservis presque exclusivement par ce réseau. Je prouverai dans un instant aux honorables sénateurs que l'industrie s'est tellement développée dans cette partie des Etats de la Nouvelle-Angleterre, que le trafic y est si dense et tellement congestionné à l'heure actuelle et depuis quelques années, que la ligne qui dessert ce district ne peut plus suffire à la demande. Le chemin de fer New-York et New-Haven verrait d'un bon œil la construction de cette ligne.

Le chemin de fer Central-Vermont n'a jamais été considéré, en ce qui concerne sa capacité de rendement, comme une bonne acquisition pour le Grand-Tronc ou les chemins de fer nationaux. Il a accusé l'année dernière un déficit de $1,078,000. Mais si l'on considère ce que le Central-Vermont est pour le réseau des chemins de fer nationaux, on en arrive à une toute autre conclusion. Le chemin de fer Central-Vermont constitue la seule avenue permettant aux chemins de fer nationaux de pénétrer dans les différents districts de la Nouvelle-Angleterre et les trains qui circulent sur cette ligne transportent de

grandes quantités de marchandises expédiées des centres canadiens à destination des centres américains et vice versa. Il y a plus; la plus grande partie du trafic du Central-Vermont provient de centres de la Nouvelle-Angleterre à destination de places situées à l'ouest de Détroit et même plus bas que Chicago. C'est par le Central-Vermont que passe aussi une grand partie du trafic provenant de l'ouest de la rivière Détroit et même de l'ouest de Chicago et qui est ensuite convoyé au Canada par les chemins de fer nationaux. Le Central-Vermont, même si la proportion de ses recettes ne paraît pas en faire une affaire profitable, n'en est pas moins le pourvoyeur et le convoyeur du trafic considérable qui passe maintenant par les chemins de fer nationaux entre la frontière de Détroit et Montréal et qui lui rapporte de jolis bénéfices. Bien que le Central-Vermont ne couvre pas actuellement ses dépenses, il n'en est pas moins vrai que ses recettes brutes l'année dernière se sont élevées à $8,627,000, sur un réseau de 592 milles, y compris les embranchements, soit $14.574 par mille, c'est-à-dire $3.865 de plus par mille que la moyenne de tout le réseau des chemins de fer nationaux. Je cite ces chiffres pour que les honorables sénateurs sentent bien la force de mon argument au sujet de l'augmentation de trafic amenant une diminution des frais d'exploitation; si vous considérez en effet le coefficient d'exploitation du Central-Vermont, vous constaterez qu'il est actuellement de 88.98 comparé à 92.6 pour les chemins de fer nationaux, ce qui tend encore à prouver que l'augmentation du volume du trafic amène une diminution dans les frais d'exploitation. De sorte que, si le trafic du Central-Vermont, en tant que tributaire ou pourvoyeur des chemins de fer nationaux, peut être augmenté d'une façon substantielle, il s'en suivra que cette compagnie deviendra un actif au lieu d'un passif et qu'en même temps elle contribuera à augmenter le chiffre d'affaires des chemins de fer nationaux.

Quant au territoire desservi par cette ligne, j'ai déjà fait remarquer que le Central-Vermont va de Montréal à New London, Connecticut, soit une distance de 371 milles. New-London est situé à la tête du détroit de Long Island et des navires assurent la liaison avec le chemin de fer de New-London, Connecticut, à New-York. New-London est toutefois la tête de ligne du chemin de fer.

L'honorable M. BELCOURT: Combien de milles de cette ligne se trouvent en territoire canadien?

L'honorable M. ROBERTSON: Pas un seul mille.

L'honorable M. BELCOURT: De Montréal à Saint-Jean?

L'honorable M. ROBERTSON: Il y a peut-être une distance de quarante-cinq milles jusqu'à Saint-Armand, Québec, sur laquelle la ligne longe la frontière.

La population des Etats du Rhode Island, Connecticut, du Massachusetts et du Vermont est de 6,187,000 âmes et cette ligne, lorsqu'elle sera construite, desservira environ un demi million d'habitants. Dans l'Etat du Rhode Island seul, elle desservira plus de 10,000 maisons commerciales. Je vais d'ailleurs vous donner quelques détails sur le développement industriel dans ce district. Ce développement, autour de la baie de Narraganset, a été phénoménal et presque incroyable depuis dix ou quinze ans. Il y a à cela des raisons que je vais expliquer à la Chambre. Vous comprendrez la signification de cette déclaration lorsque je vous dirai que l'Etat du Rhode Island qui, sur la carte n'est guère plus grand qu'un timbre-poste, a, à l'heure actuelle, une population de 640,000 âmes. En 1914, les produits manufacturés étaient évalués à $285,000,000 et en 1923 à $1,078,000,000. Trois ans avant 1914, le chemin de fer du Grand-Tronc avait jugé bon de construire cette ligne; la compagnie avait le capital pour le commencement des travaux tout au moins, et on avait commencé la construction. Si je me souviens bien, les travaux furent poursuivis avec activité en 1911 et 1912 et, à la fin de la deuxième année, quelque chose comme sept millions de dollars avaient été dépensés, le droit de passage avait été acquis et payé et le régalage était entièrement terminé. De plus, tout le béton et les matériaux qui devaient servir à la construction des ponts, etc., étaient prêts. Les ponts avaient été commandés. Les lois des Etats que la ligne devait traverser étaient plutôt sévères au sujet des passages aériens. Je crois que sur ces 78 milles de voie ferrée il y a 62 passages aériens, et les culées ainsi que les approches de ces passages sont terminées actuellement; de fait, elles le sont depuis 1912. Les 44 ponts destinés à ces passages aériens furent fabriqués dans le temps; ils sont encore tels quels et on peut facilement se les procurer. Il ne s'agit donc pas de lancer un nouveau projet, mais bien de compléter celui qui avait été jugé nécessaire en 1911, et qui est encore quatre fois plus nécessaire aujourd'hui.

On compte qu'il faudra $7,000,000 pour terminer la ligne. Il y a dans la ville de Providence, en plein centre industriel, une propriété payée et déblayée, sur laquelle on peut garer près de 2,000 wagons et il est absolument certain que si cette ligne est construite, elle donnera de jolis résultats dès le début.

J'ai parlé il y a un moment — et je regrette de n'avoir pas mieux coordonné mes remarques — de la valeur du rendement des installations industrielles. Je veux ajouter qu'en 1914, la valeur des matériaux importés se montait à 162 millions ½ et qu'en 1923, ce chiffre était porté à 416 millions. La plus grande partie de la matière première doit être importée. Une bonne partie vient par voie ferrée. Une grande proportion, pour ne pas dire la majorité des produits manufacturés, doit être expédiée par voie ferrée, parce qu'ils sont destinés, pour la plupart, au Canada et au Centre ouest des Etats-Unis.

Le chemin de fer Central Vermont, du fait que le point le plus rapproché de Providence est à 78 milles de distance de cette ville, n'est pas en état de faire une concurrence profitable. Il lui faut, si le New Haven lui fournit du trafic au point de jonction le plus rapproché, payer au chemin de fer New York et New Haven une redevance sur une certaine proportion du taux de transport direct des marchandises; mais le New Haven, comme toutes les autres compagnies de chemin de fer, a pris l'habitude de transporter aussi loin que possible les marchandises prises le long de sa ligne et, par conséquent, il le transporte jusqu'à New-York ou tout au moins jusqu'à ce qu'on appelle communément les portes de la rivière Harlem. Les portes de la rivière Harlem sont devenues tellement congestionnées par suite de l'augmentation du trafic qu'elles n'ont pu et ne peuvent encore expédier régulièrement toutes les marchandises qu'on lui amène. Le président et le secrétaire de la Chambre de Commerce de Providence m'ont fourni, lorsque je m'y suis rendu pour faire une petite enquête à ce sujet, toutes les preuves, avec détails à l'appui, que, durant l'année 1920 ou 1921, je crois, il n'y a eu que 83 jours, sur les 365, durant lesquels il n'y a pas eu de congestion du trafic sur cette ligne, et que des habitants de la Nouvelle-Angleterre — non seulement du Rhode-Island mais aussi du Connecticut et du Massachusetts, se sont rendus dans des centres situés à l'ouest de New-York, où les wagons avaient été placés sur des voies de garage, parce qu'on ne pouvait pas les emmener plus loin par suite de la congestion du trafic aux têtes de ligne de New-York, et ont déchargé eux-mêmes des centaines de wagons d'automobiles et les ont emmenés à leur destination dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre. Ces gens réclament à grands cris le service qui pourrait être fourni par les Chemins de fer nationaux de la frontière de Détroit via St. Albans, Vermont, jusque dans ce district si peuplé.

Je ferai aussi remarquer qu'il y a eu une merveilleuse augmentation dans le chiffre des échanges commerciaux entre le Canada et les Etats-Unis. Il n'est sûrement pas déplacé de suggérer que les Chemins de fer nationaux devraient transporter, autant que possible, tout le trafic provenant de notre propre pays le plus près possible de sa destination. Une quantité considérable de produits canadiens est expédiée dans ce district. Je pourrais citer à ce sujet un de nos meilleurs journaux, la *Gazette* de Montréal, qui, au mois de février dernier, mentionnait le fait que nos exportations aux Etats-Unis en 1923 accusaient une augmentation de $71,000,000 sur le chiffre de l'année précédente et que durant le mois de février 1924, nous avions vendu pour $30,500,000 de marchandises aux Etats-Unis contre $15,000,000 seulement à l'Angleterre. Les honorables sénateurs pourront ainsi se faire une idée de l'importance d'avoir des facilités de transport pour amener ces marchandises aussi près que possible de leur destination, pour le plus grand bénéfice de notre réseau.

Je vais maintenant donner à la Chambre une petite idée des industries qui existent dans la ville de Providence avec leur importance et le nombre d'ouvriers qu'elles emploient; quand je parle de Providence, je veux parler aussi de la banlieue qui comprend Pawtucket, Lincoln et une autre municipalité.

L'honorable M. DANDURAND: Woonsocket.

L'honorable M. ROBERTSON: Des municipalités qui sont pour Providence ce que Westmount, Maisonneuve et Notre-Dame-de-Grâce sont pour Montréal. Dans les limites de la ville de Providence, il y a 19 grosses filatures de coton qui emploient 39,000 ouvriers; il y a 72 filatures de laine qui emploient 28,000 ouvriers; 19 manufactures de bonneterie avec 14,000 ouvriers; 16 manufactures de caoutchouc avec 9,800 ouvriers; 9 filatures de soie avec 2,700 ouvriers et 33 blanchisseries où sont employés 10,700 ouvriers. Je puis ajouter que ces manufactures sont établies à Providence pour une raison qui m'a semblé très drôle, mais très intéressante en même temps. Il y a une quinzaine d'années probablement, il fut question de transporter l'industrie du coton des Etats de la Nouvelle-Angleterre dans les Etats du Sud, la question étant de savoir s'il ne serait pas plus profitable de manufacturer les articles en coton à l'endroit même où le coton était cultivé. L'argument semblait irréfutable, et en conséquence nombre de filatures de coton furent construites en Caroline et en Georgie.

L'honorable M. CASGRAIN: Dans le sud où la main-d'œuvre était meilleur marché.

L'honorable M. ROBERTSON: Je suis content que l'honorable sénateur ait fait cet aveu plutôt que d'avoir à le faire moi-même. Il y

avait aussi à considérer la question de transport de la matière première. Je fus surpris des progrès réalisés, et je m'informai de la raison qui avait poussé cette industrie à abandonner le sud pour venir s'établir à Providence. On me répondit que c'était la seule partie du nord de l'Amérique où les conditions climatériques étaient exactement ce qu'elles devaient être, comme en Angleterre, pour la fabrication des tissus; on m'a expliqué qu'il fallait une certaine humidité dans l'air et que le brouillard et l'eau salée avaient aussi leur influence, surtout pour la teinture et le blanchiment. C'est pourquoi ces industries se sont rassemblées dans ce district.

Ce district est aussi renommé comme le centre de l'industrie de la bijouterie dans l'Amérique du Nord. Il y a 113 fabriques de bijouterie dans la localité que j'ai mentionnée, sans parler du Connecticut et du Massachusetts, et elles emploient 10,300 ouvriers; il y a aussi 90 fabriques d'articles de quincaillerie et de machines qui emploient 24,500 ouvriers formant un total de 130,000 ouvriers dans les manufactures dont j'ai parlé, toutes situées dans ce petit district qui ressemble sur la carte à un timbre de poste et qui compte trois-quarts de million d'habitants.

L'honorable M. BELCOURT: Quelle est la matière première que ces industries importent du Canada.

L'honorable M. ROBERTSON: Je n'ai jamais dit que des matières premières venant du Canada entraient dans la fabrication de ces articles. Cependant, il y a là-bas des usines à papier qui constituent un très bon débouché pour un produit canadien de première importance. De plus, puisque l'honorable sénateur de De Lanaudière a fait allusion au bas prix de la main-d'œuvre dans le sud, je me permettrai de lui dire qu'une grande partie de la main-d'œuvre dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre est fournie par des types de canadiens-français, habitués à cette sorte de travail, et que l'on trouve facilement des apprentis prêts à prendre des leçons des experts. C'est une autre des raisons qui a poussé cette industrie à émigrer des Etats du sud pour revenir dans ce district.

Je crois avoir donné des raisons suffisantes pour motiver l'entrée des chemins de fer nationaux dans ce district si peuplé, et où fourmillent les manufactures, alors que les marchandises peuvent être transportées, non seulement sur les 78 milles de la ligne qui, à mon avis, devrait être construite, mais sur d'autres lignes aussi, et que les chemins de fer nationaux peuvent en retirer des bénéfices.

Il y a un autre fait qui m'a frappé lorsque j'ai étudié cette question. Si les honorables sénateurs veulent bien me permettre une digression, je dirai qu'il y a deux ans, je crois, cette question fut amenée d'une façon ou d'une autre devant la Chambre des Communes. A cette époque-là, je recommandai la prudence et déclarai que ce projet devait être minutieusement étudié avant d'être approuvé. Après avoir exprimé une telle opinion, je considérai qu'il n'était que juste que ce fut moi plutôt qu'un autre qui se chargeât de faire une enquête à ce sujet. C'est une des raisons, en plus du fait que l'occasion s'en est présentée, pour lesquelles je me suis intéressé à cette question. L'autre fait auquel j'ai fait allusion est que la construction du canal de Panama a eu une très grande influence sur le changement qui s'est opéré dans la direction suivie par le trafic entre les Etats de l'Est et le versant du Pacifique. En voici un exemple: j'ai vu à Providence un entrepôt de bois qui ne datait que de deux ans. Il couvrait une superficie d'environ 100 acres de terre. Il y a trois ans, il n'existait pas. Il fut ouvert en 1922 et on y amena des ports du détroit Puget par le canal de Panama, 40,000,000 de pieds de bois. Ce bois n'était pas destiné exclusivement à l'Etat du Rhode Island, mais fut expédié jusque dans l'ouest, dans l'Etat d'Ohio, et l'on disait qu'il pouvait être expédié de cette façon jusqu'à Chicago à meilleur marché que par voie ferrée de Seattle à Chicago. En 1923, les affaires avaient tellement augmenté que la compagnie dut faire faire à ses navires un voyage tous les dix jours au lieu d'un tous les quinze jours comme auparavant et, en 1923, elle vendit 60,000,000 de pieds de bois coupé dans les camps de bûcherons du versant du Pacifique. Pour 1924, elle se propose de faire faire à ses navires un voyage par semaine et elle compte manipuler 100,000,000 de pieds de bois.

Lorsqu'on voit une compagnie amener dans ce district 100,000,000 de pieds de bois, on peut se faire une idée du nombre de wagons qu'il faut pour transporter ce bois, et du trafic que cela représente pour une compagnie de chemin de fer. Et ce nouveau trafic vient s'ajouter à celui qui existait déjà auparavant. Ce n'est qu'une seule industrie parmi toutes les autres installées dans ce district, mais qui n'a pu échapper à mon attention. Les navires qui font le service pour cette compagnie sont des bateaux de 8,000 tonneaux, et comme ils sont obligés de retourner pour prendre une autre cargaison, ils sont prêts à transporter des marchandises dans les ports américains de la côte du Pacifique, et cela à un taux très raisonnable et même nominal. On peut voir ces bateaux chargés de marchandises qu'il au-

rait fallu autrement expédier dans l'ouest par voie ferrée, d'où augmentation du trafic ferroviaire dans les deux directions.

D'après moi, c'est ce qui explique la congestion qui se produit sur les voies ferrées américaines qui desservent la côte de l'Atlantique. Ce changement de direction du trafic est définitif, et lorsqu'il sera mieux connu, il deviendra plus profitable avec le résultat que le commerce augmentera constamment dans cette direction. J'ai vu là-bas 72 wagons d'automobiles placés sur des voies de garage attendant d'être chargés sur les navires. Ces automobiles étaient fabriqués à Détroit et dans les villes adjacentes où se trouve le centre de l'industrie automobile. Je me suis informé auprès des employés de chemin de fer de la façon dont se répartissaient les recettes provenant de ce trafic, parce que je me suis rendu compte que si l'on pouvait amener assez de trafic dans cette direction, non seulement ce petit bout de ligne dont je parle, mais tout le réseau des chemins de fer nationaux, en profiteraient. J'ai appris que durant le mois de mars de cette année 92 wagons chargés d'automobiles avaient été amenés de Détroit par les chemins de fer nationaux et le Central-Vermont. Chaque wagon rapportait $73.09 au Vermont-Central, mais les chemins de fer nationaux retiraient de ce même trafic $136.26.

Je considère que si nous pouvons, en terminant ces 78 milles de ligne, avoir accès à ce district si peuplé et si manufacturier et transporter le trafic américain du Central-Vermont aux côtes de l'Atlantique, ce qui nous permettra d'aider, comme on nous le demande, à supprimer la congestion qui y existe tout en ayant des marchandises à transporter au retour, ce sera une bonne affaire pour le réseau des chemins de fer nationaux et pour le Canada tout entier, et l'on n'enlèvera pas, en ce faisant, une parcelle de trafic à l'autre ligne de chemin de fer canadienne. Il ne sert pas à grand'chose, d'après moi, de construire au Canada des lignes de chemin de fer pour accaparer une partie du trafic des autres compagnies canadiennes. Le peuple canadien n'en retire aucun bénéfice parce que le Canadien-Pacifique tout comme les chemins de fer nationaux donne un excellent service. Mais si nous pouvons pénétrer dans ce district où les affaires ont augmenté au point que les facilités de transport actuelles sont insuffisantes, et fournir du trafic au réseau des chemins de fer nationaux, ce sera une bonne affaire pour la compagnie et pour le Canada.

On estime qu'il en coûtera $7,000,000 pour compléter les 78 milles de voie ferrée. Avec cette somme, on pourra mettre la ligne en exploitation, la munir de tout le matériel nécessaire, construire les têtes de ligne et tout ce qu'il faut.

Mais il y a un autre côté de la question qui est plus grave. Les Etats intéressés, qui ont accordé des chartes, ont déjà laissé entendre qu'ils allaient exiger que le terrain fut remis dans l'état où il était auparavant si l'on ne se décidait pas à terminer la ligne. On estime que ces travaux coûteront $5,000,000. Je ne pense pas que personne ait l'intention de gaspiller $5,000,000 pour combler la tranchée qui a été creusée là-bas. On ferait bien mieux, d'après mois, de terminer la ligne et de la mettre en exploitation. Non seulement la ligne se suffirait facilement à elle-même, mais elle permettrait au Central-Vermont de se récupérer et constituerait une jolie source de revenus pour les chemins de fer nationaux.

J'ai consulté des hommes d'affaire de Providence qui m'ont fourni d'autres renseignements très intéressants. Ils m'ont déclaré que l'Etat du Rhode Island n'était pas seulement le plus petit Etat de l'Union, mais aussi l'un des plus riches; il arrive en effet le 38e au point de vue de la richesse et le 39e au point de vue de la population. Ils m'ont dit: "Nous avons tellement besoin de cette ligne que si les chemins de fer nationaux ne veulent pas garantir les obligations, on peut faire souscrire ici, dans l'Etat du Rhode Island, tout l'argent nécessaire et le Canada n'aura pas un sou à débourser." Je considère que ce serait une bonne chose d'accepter cette proposition, et je prie le Gouvernement d'étudier immédiatement cet important problème, de contribuer à faire un succès des chemins de fer nationaux, d'aider le Central-Vermont à rapporter des bénéfices au lieu d'enregistrer des déficits et en même temps de rendre un grand service à notre pays.

L'honorable J. P. B. CASGRAIN: L'honorable sénateur a prononcé un très joli discours et a fait preuve d'une connaissance parfaite des questions ferroviaires ainsi que des localités dont il a parlé, mais je me permettrai de lui dire que j'ai toujours vu le Central-Vermont enregistrer des déficits et être un véritable boulet au pied, même lorsqu'il appartenait au Grand-Tronc. L'honorable sénateur oublie que ce serait l'argent des contribuables du Canada qui servirait à la construction de cette ligne aux Etats-Unis. Nous avons déjà aux Etats-Unis 1,600 milles de voie ferrée qu'exploitent les contribuables canadiens. L'honorable sénateur en connaît peut-être plus long que moi à ce sujet et je le prierai de me reprendre si je me trompe, mais je doute forte qu'il y ait une seule de ces lignes construites dans ce riche pays qui

ne fasse perdre de l'argent aux contribuables canadiens, à l'exception de la ligne de Chicago à Sarnia. Cette ligne, me dit-on, est un excellent pourvoyeur pour le réseau du Grand-Tronc et j'ai entendu dire, en maintes occasions, qu'en temps normal, le Grand-Tronc retirerait de cette ligne 63 cents sur chaque dollar qu'elle rapportait. Les honorables sénateurs ne doivent pas perdre de vue que le chemin de fer du Grand-Tronc n'est après tout qu'un chemin de fer américain. Il part de Chicago, où il possède une magnifique tête de ligne—je ne connais pas d'autre chemin de fer aux Etats-Unis qui en possède de plus belle,—entre au Canada pour la forme et va aboutir à Portland. C'est une ligne américaine qui pénètre sur une petite distance en territoire canadien. Je suis réellement surpris d'entendre l'honorable sénateur suggérer, alors que le Gouvernement exploite lui-même son réseau, de construire aux Etats-Unis des lignes de chemin de fer exploitées par le Gouvernement. Les Etats-Unis ont essayé l'étatisation des chemins de fer et ils étaient sûrement aussi bien placés que nous pour le faire chez eux. Cela ne les a pas empêchés de perdre des millions chaque jour et, de plus, les lignes n'étaient ni améliorées ni entretenues. Les autorités en matière de chemin de fer disent qu'il faudra quinze ans, à partir du jour où le Gouvernement a abandonné l'exploitation des lignes aux Etats-Unis, pour remettre celles-ci en aussi bonne condition qu'auparavant.

L'honorable sénateur a dit que le Vermont-Central percevait $14,000 par mille ce qui est beaucoup plus que ne touchent les compagnies de chemin de fer canadiennes. Le Pacifique-Canadien, à l'Est des Grands Lacs perçoit $11,000 par mille en recettes brutes et dans les provinces de l'Ouest, $8,000 par mille. Je ne sais pas ce que touchent les chemins de fer nationaux, mais, d'après les résultats généraux, ils ne doivent pas recevoir beaucoup plus. Voilà, par conséquent, une ligne qui rapporte $14,000 le mille et qui trouve moyen de perdre de l'argent. Allons-nous l'allonger encore de 78 milles aux Etats-Unis, sous l'administration de l'Etat, lorsque le peuple américain n'a pas pu faire payer ces lignes? On dit que $5,000,000 qui ont été dépensés par le Grand-Tronc pour acquérir, je suppose, le droit de passage, etc., vont être perdus, mais s'il s'agit d'une si bonne affaire pourquoi les gens de l'endroit—d'excellentes gens—n'exécutent-ils pas eux-mêmes les travaux? Ils sont prêts à prendre nos obligations—les obligations de la Puissance du Canada—et nous n'aurons pas un sou à débourser. Nous avons déjà essayé ce petit jeu de donner des obligations. Nous en avons donné à Mackenzie et Mann et à d'autres. Le pays sait ce que cela lui a coûté. Il faudrait que nous payions l'intérêt sur ces obligations; il n'y a pas de doute là-dessus. De sorte que je ne vois pas quelle faveur nous font ces riches messieurs de Providence, Rhode Island, en nous disant qu'ils accepteront les obligations du Gouvernement canadien. Je ne vois pas l'avantage que nous en retirerons parce que nous serons obligés de payer l'intérêt. Seraient-ils prêts à les accepter sans intérêt, sans coupons?

L'honorable M. ROBERTSON: L'honorable sénateur me permettra-t-il de l'interrompre: je n'ai jamais parlé d'une émission d'obligations par le gouvernement du canadien.

L'honorable M. CASGRAIN: Une garantie.

L'honorable M. ROBERTSON: J'ai déclaré à la Chambre que des citoyens influents de la ville de Providence m'avaient informé que l'on pourrait trouver sur place sans difficulté tout l'argent nécessaire au parachèvement de la ligue. Les Chemins de fer nationaux pourraient garantir les obligations. Je sais que je ne dois pas poursuivre plus loin la discussion...

L'honorable M. CASGRAIN: Continuez, continuez.

L'honorable M. ROBERTSON: Mais il y a un point que j'ai oublié de mentionner et ce point a, je crois, son importance. Durant le mois d'avril, il est passé par St. Albans, Vermont, où se trouvent les quartiers-généraux du Vermont Central, 400 wagons venant d'endroits situés sur la ligne des Chemins de fer Nationaux à destination de la ville de Providence. Ce qui s'est produit au mois d'avril, et qui se répète pratiquement durant tous les autres mois de l'année, parce que le commerce est régulier et que le trafic suit les deux directions — donne une idée du chiffre d'affaires que pourra faire la ligne dès le début. A l'heure actuelle, ce trafic doit être confié à des lignes qui ne desservent pas directement ces localités, d'où il s'en suit que les marchandises doivent faire un détour pour arriver à destination et que les lignes participent au revenu de la route directe qui doit être divisé entre elles. A l'heure qu'il est les marchandises sont transportées, disons à New-London, Connecticut, qui se trouve à l'extrémité de la ligne, 65 milles plus bas que Palmer, puis elles empruntent la voie du New Haven sur une distance d'environ 90 milles. Si cet embranchement de Palmer à Providence, qui est déjà en grande partie construit, était terminé sur une distance de 78 milles, on économiserait le trajet de Palmer à New-London, soit 65 milles sur la ligne du Central Vermont, et 13 milles de plus. De cette façon, on amènerait directement les marchandises à Providence et la compagnie toucherait

le plein montant des recettes, sans avoir à les diviser avec une autre compagnie. C'est un point important que j'avais oublié de signaler.

L'honorable M. CASGRAIN: Le point que l'honorable sénateur a soulevé avant de faire son petit discours est qu'on exigeait une garantie des Chemins de fer nationaux.. Comment les Chemins de fer nationaux peuvent-ils garantir quelque chose? N'est-ce pas le gouvernement canadien qui serait appelé à fournir la garantie? Quelle garantie peut donner un réseau qui enregistre des déficits chaque année? C'est le gouvernement canadien ou plutôt les contribuables canadiens qui seraient obligés de fournir une garantie à ces richards. Nous ne leur devons aucune reconnaissance pour nous offrir de prendre les obligations du Canada avec une garantie. Si l'affaire est si bonne que cela, pourquoi ne garantissent-ils pas eux-mêmes les obligations? Songez aux sommes colossales que possèdent les citoyens américains. Vous voyez, par exemple, dans les journaux, que l'argent à New-York est à 2 ou 3 pour 100. Pourquoi ne pas construire eux-mêmes cette ligne merveilleuse? C'est une chose que je ne puis pas comprendre. Il doit y avoir de bonnes raisons pour cela, mais je ne comprends pas pourquoi ils ne la construisent pas.

On a fait grand cas du bois. On a dit qu'il y avait 40,000,000 de pieds de bois. Quarante millions peut paraître un gros chiffre. Puis ce chiffre est passé à 60,000,000, ce qui paraît encore bien plus gros et maintenant l'on nous parle de 100,000,000; vous allez penser que c'est énorme et cependant, ici même, à l'usine de M. Booth, on en coupe beaucoup plus que cela; notre défunt collègue le sénateur Edwards, avait l'habitude de couper, il y a nombre d'année, de 125 à 130,000,000 de pieds de bois et nous ne l'avons pas crié sur les toits.

L'honorable sénateur a parlé de la bijouterie que l'on allait fabriquer à cet endroit. Ce n'est pas cela qui aidera beaucoup le commerce.

L'honorable M. ROBERTSON: Et les matières premières aussi.

L'honorable M. CASGRAIN: Les déclarations de l'honorable sénateur n'en ont pas moins été intéressantes. Je comprends que les culées qui sont construites au bord des cours d'eau ne fassent pas sourire les gens de là-bas. Au Canada, nous devons nous contenter de passages à niveau, mais aux Etats-Unis il leur faut des passages aériens, etc.

Je répète qu'il est bien dommage que le Canada possède aux Etats-Unis un seul mille de voie ferrée, à l'exception de la ligne de Chicago. Que n'avons-nous pas perdu jusqu'à présent? Et il s'agit d'un pays qui, au lieu de diminuer sa dette, l'augmente chaque année. Les Chemins de fer nationaux perdent de l'argent aux Etats-Unis. Nous en avons par-dessus la tête. Nous avons aux Etats-Unis 1,600 milles de voie ferrée dont il faut déduire les 400 milles de la ligne de Chicago. Il reste donc 1,200 milles de ligne sur lesquels nous transportons les marchandises de ces riches américains à perte pour le contribuable canadien. J'y suis opposé du tout au tout.

L'honorable M. REID: Je ne voudrais pas laisser adopter cette résolution sans dire quelques mots sur ce sujet.

L'honorable M. ROBERTSON: Il ne s'agit que d'une question.

L'honorable M. REID: J'ai une confiance illimitée dans l'avenir des chemins de fer nationaux, mais je suis certainement opposé à ce que contient cette question et cela pour plusieurs raisons. Il était question, je crois, de construire cette ligne jusqu'à New London —je crois que c'était le nom de la tête de ligne sur la côte de l'Atlantique. Ce fut la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc qui, la première, mit le projet sur le tapis il y a quinze ou vingt ans. A cette époque le Grand-Tronc était une compagnie privée. Elle cherchait à s'assurer un autre port et à trouver du trafic pour son réseau et pour ses lignes des Etats-Unis à l'extrémité-Est. Le Grand-Tronc a dépensé environ $7,000,000 pour essayer de mener à bien ce projet, mais les travaux furent arrêtés en 1911 et pas un sou n'a été dépensé depuis pour cette ligne. J'ai eu l'occasion d'étudier ce projet, et bien qu'il puisse peut-être procurer un autre port et amener du trafic au réseau du Grand-Tronc, je n'ai pas pu arriver à me persuader, et personne n'a pu m'en persuader lorsque j'étais ministre des Chemins de fer, que l'intérêt des chemins de fer nationaux réclame que l'on reprenne les travaux et que l'on dépense une somme de $7,000,000 pour terminer la ligne.

Le réseau des chemins de fer nationaux est à l'heure actuelle une combinaison de plusieurs compagnies de chemins de fer et j'ai toujours cru que, lorsque ces lignes ont été fusionnées en un seul réseau, l'intention du Gouvernement dont je faisais partie, comme de tout autre gouvernement qui pouvait lui succéder, était de continuer à améliorer et à étendre le réseau des chemins de fer nationaux au Canada, dans l'espoir que si l'on s'occupait sérieusement de le développer dans notre propre pays, on pourrait en faire un succès. Si je pensais pour une minute que pour faire un succès des chemins de fer nationaux il faut de toute nécessité que nous allions aux Etats-Unis, que nous y construisions des lignes et

que nous y dépensions de l'argent, je m'opposerais pour ma part à laisser plus longtemps le peuple canadien exploiter ce réseau. Les chemins de fer nationaux traversent des districts tout aussi bons que ceux qui sont desservis par le Pacifique-Canadien et je suis certain, qu'avec une bonne administration, comme celle du Pacifique-Canadien, les chemins de fer nationaux constitueront sous peu un actif, sans pour cela que nous ayons à construire des lignes aux Etats-Unis.

L'honorable M. CASGRAIN: Propriété privée.

L'honorable M. REID: Il y a une autre raison pour ne pas construire de nouvelles lignes aux Etats-Unis. Je voudrais que notre pays s'arrange pour que les ports de tête de ligne soient desservis par notre grand réseau de chemin de fer. Je voudrais que chaque livre de marchandise transportée par notre réseau à destination de l'étranger soit amenée à Saint-Jean ou à Halifax. La réponse que l'on donne est que le trajet de Portland à New-London, si cette ligne est construite, est plus court, mais le Pacifique-Canadien a fait de l'argent en amenant tout son trafic à Saint-Jean. Ce n'est pas simplement une question de perte de trafic sur les quelques milles qu'il y a de plus jusqu'à Saint-Jean, ou de perte de recettes provenant du transport des marchandises ou du fait qu'elles sont retenues dans notre propre pays. Si l'on peut amener des milliers de tonnes de marchandises dans un port océanique, on donne du travail à des milliers d'hommes et il faut du matériel pour le transport des marchandises. Nous donnons de la sorte du travail à nos propres concitoyens et de plus nous gardons chez nous, au lieu de le dépenser à l'étranger, l'argent versé pour le transport de ces marchandises. En conséquence, ne serait-ce que pour cette seule raison, je dis, améliorons et utilisons nos ports dans lesquels nous pouvons être maîtres de ce trafic, au lieu d'en faire cadeau aux Etats-Unis, à une petite distance de Montréal.

Il y a aussi d'autres raisons, celle-ci entre autres. Si nous dépensons de l'argent pour obtenir du trafic aux Etats-Unis pour notre réseau, il nous faut savoir et comprendre que les Etats-Unis ont adopté une loi décrétant que le trafic provenant d'un pays étranger à bord de leurs propres navires, sera transporté par leurs propres chemins de fer, sur leur propre territoire, à un taux moindre que les marchandises passant par un pays étranger. Je crois que cette loi est connue sous le nom de Loi Jones. Maintenant que nous, en tant que Gouvernement, sommes propriétaires de cette ligne, si les américains croient que leurs chemins de fer ne pourront pas obtenir le trafic qui traverse le territoire canadien pour tomber finalement en territoire américain, leur commission des chemins de fer fera adopter une loi rendant impossible le transport des marchandises sur notre ligne à un taux rémunérateur. Ils s'occuperont de leur propre trafic et verront à ce que celui qui provient de leur territoire ou le traverse soit transporté par leurs propres réseaux et qu'ils en retirent tout le bénéfice. Si nous abandonnons nos ports et que nous expédions des marchandises par les lignes américaines, nous nous mettons à la merci de la commission américaine des chemins de fer.

Il y a aussi une question que j'aimerais à poser à l'honorable leader du Gouvernement: Avons-nous oui ou non, le droit de construire des lignes de chemin de fer en pays étranger? Nous sommes, il est vrai, actionnaires d'une ligne qui pénètre aux Etats-Unis et je ne suppose pas que les américains s'y opposent. De fait, lorsque nous avons pris possession de ce réseau, nous n'avons fait qu'acquérir le matériel. Mais je ne crois pas que nous ayons le droit de commencer à construire des lignes de chemin de fer dans un autre pays. Si nous avons le droit d'en construire aux Etats-Unis, nous pouvons tout aussi bien le faire en Angleterre ou dans tout autre pays. Je crois donc que nous devrions hésiter à adopter une politique de ce genre.

L'honorable sénateur qui a parlé sur cette question a déclaré que si les chemins de fer nationaux voulaient garantir les obligations, ces individus aux Etats-Unis fourniraient l'argent. D'après la loi des chemins de fer nationaux, si je me souviens bien, les directeurs de ce réseau n'ont pas le droit de garantir des obligations sans le consentement du Parlement. Ils peuvent donner de telles garanties avec l'approbation du Parlement mais je crois qu'en faisant adopter la loi que je pilotais moi-même, nous avons inséré une clause décrétant que le bureau de direction des chemins de fer nationaux ne devait s'occuper que de l'exploitation de la ligne et que lorsqu'il s'agirait de garantir des obligations ou de construire de nouvelles lignes, il leur fallait obtenir la ratification du Parlement; c'est ce que l'on fait d'ailleurs pour tous les bills que nous étudions actuellement. Si les chemins de fer nationaux garantissent ces obligations, après en avoir reçu l'autorisation du Parlement, il s'ensuit que ce serait le gouvernement fédéral qui serait en réalité responsable de ces obligations. Pour ma part, je ne garantirais à aucune condition une obligation d'un dollar pour des lignes à être construites ou des prolongements à être exécutés pour les chemins de fer nationaux au dehors du pays.

L'honorable sénateur déclare que nous perdons $7,000,000. Je ne pense pas que nous perdions un dollar et je vais en donner la raison. Au moment où fut réglée l'affaire du Grand-Tronc, cette question fut soulevée devant les arbitres. Ils savaient que sept ou huit millions avaient été dépensés à cet endroit et je prétends—sans qu'il y ait je crois l'ombre d'un doute à ce sujet—qu'ils ont jugé que la ligne ne valait pas grand'chose, autrement elle aurait été parachevée il y a longtemps. Je crois qu'ils ont englobé cette somme avec les autres dettes, et nous avons tout payé lorsque nous avons fait l'acquisition du Grand-Tronc. Je crois que dans la transaction, cette dépense a été mise au compte des mauvaises dettes. Je ne vois donc pas comment nous pourrions sauver $7,000,000 ou $8,000,000 en continuant maintenant la construction de cette ligne.

L'honorable sénateur a beaucouup insisté sur la nature de ce district, mais nous entendons la même chose chaque fois qu'il est question de prolonger une ligne ou d'en construire une nouvelle. Il y a un grand nombre de chemins de fer aux Etats-Unis, et plusieurs se trouvent précisément dans ce district; ce qui me surprend donc c'est que si ce district est aussi bon qu'on veut bien le dire, cette partie de la ligne allant jusqu'à New-London n'ait pas été construite depuis longtemps.

Je suis inexorablement opposé à ce que nous ayons d'autres lignes dans un pays étranger. Nous sommes à la merci de ce pays pour tout ce qui concerne le trafic. Si nous avons $5,000,000 à dépenser j'aimerais à les voir dépenser pour mettre à exécution quelques-uns des contrats passés avec l'ancien Canadien-Nord et le Grand-Tronc il y a nombre d'années—contrats qui n'ont pas été exécutés et lignes qui n'ont pas été construites bien qu'ordre en ait été donné par la commission des chemins de fer. Prenez, par exemple, les têtes de ligne de Montréal. La commission des chemins de fer avait ordonné de surélever les voies du Grand-Tronc dans les limites de la ville. Les honorables sénateurs avoueront avec moi, je crois, que les têtes de ligne de Montréal, en ce qui concerne l'entrée et la gare, ne font pas honneur à un réseau aussi important. L'ordre de la commission ne put être exécuté parce que la réponse était toujours la même: "Nous n'avons pas d'argent". C'est la même chose pour la ville de Toronto. On répond: "Nous n'avons pas d'argent pour compléter ces contrats". Si nous n'avons pas d'argent pour exécuter des travaux que nous jugeons nécessaires dans notre propre pays et qui pourraient être exécutés tout aussi vite et aussi facilement si le Gouvernement garantissait les obligations, comment pourrions-nous nous lancer dans une dépense d'argent en pays étranger?

Nous avons, dans notre propre pays, un territoire illimité que nous pouvons parsemer d'embranchements susceptibles d'amener un trafic triple de celui dont on a parlé ici ce soir, et nous aurions le long trajet de l'Ouest aux ports de l'Est. Si l'on agissait ainsi, les résultats seraient meilleurs que ceux que l'on peut attendre de la ligne entre Windsor et Montréal sur le Grand-Tronc. Donnez-nous un quart du trafic de cette ligne sur tout le parcours entre l'Alberta et la Saskatchewan et l'Est, et cela rapportera beaucoup plus que les petits parcours.

J'hésite à combattre une suggestion faite par un honorable sénateur dans le but d'aider ou de bénéficier aux chemins de fer nationaux. Comme tout citoyen canadien, je ne demande qu'une chose, c'est que ce réseau progresse, et je suis prêt à aider de toutes mes forces l'administration de ce réseau pour y arriver, mais je ne puis accepter et n'accepterai jamais une proposition pour nous faire aller aux Etats-Unis, y dépenser de l'argent et développer une partie de ce pays afin de faire réussir les chemins de fer nationaux. Si j'en viens jamais à la conclusion que le Canada n'est pas assez fort pour développer les chemins de fer nationaux sur son propre territoire, je l'admettrai alors avec plaisir.

Je ne critique pas les déficits enregistrés à l'heure actuelle. Je savais qu'il y aurait des déficits parce qu'il fallait que les différentes parties du réseau fussent soudées entre elles et je reconnais ce qu'ont fait les administrateurs. La seule suggestion que j'ai à leur faire c'est de ne pas construire de voies ferrées ou faire sur les lignes actuelles des travaux ne rapportant rien tant que les dépenses et les recettes ne se contre-balanceront pas mieux. Si les administrateurs des Chemins de fer nationaux continuent le bon travail qu'ils ont fait jusqu'ici, l'avenir du réseau est assuré, mais je leur demande en grâce dans l'intérêt du Canada, non seulement maintenant mais pour cinquante ou cent ans à venir, de ne pas perdre de vue nos ports canadiens et de les aider à se développer. S'ils le font, Saint-Jean et Halifax seront bientôt au moins les égaux de Portland et je ne serai pas surpris de les voir devenir de plus grandes villes que cette dernière. Le conseil que je donne est le suivant: "Ne dépensez pas d'argent pour le moment sur cette ligne". Ce serait encourager les chemins de fer à développer un nouveau port américain et reviendrait à leur dire: "Vous avez le droit d'abandonner Saint-Jean et Halifax", proposition que je combattrai tant que je pourrai.

L'honorable M. DANDURAND: Nous devons remercier l'honorable sénateur (l'honorable M. Robertson) qui a fait inscrire cette question au feuilleton, d'avoir exposé à cette Chambre la situation qui nous confronte. Un actif de $7,000,000 dort de l'autre côté de la frontière sans rien rapporter.

L'honorable M. CASGRAIN: $5,000,000.

L'honorable M. ROBERTSON: $7,000,000.

L'honorable M. DANDURAND: Cette question n'a pas été discutée par l'autre Chambre, autant que je sache, et il n'est que juste que le public et le Parlement connaissent les faits. Je sais que lors des premières réunions du Bureau de direction des Chemins de fer nationaux sous la présidence de sir Henry Thornton, la question qui nous occupe actuellement est venue sur le tapis parce que notre charte allait expirer dans certains Etats. Je ne sais pas quelle est la situation aujourd'hui ou si cette charte est sur le point d'expirer. Je propose l'ajournement du débat afin de pouvoir m'assurer des conclusions auxquelles en est venu le Bureau de direction des Chemins de fer nationaux au sujet de ce projet.

AVANCES AU PORT DE TORONTO

QUESTION

L'honorable M. CASGRAIN demande au gouvernement:

1. Quels montants, s'il y en a, ont été avancés jusqu'à date au port de Toronto?
2. Dans l'affirmative, l'intérêt sur ces avances d'argent a-t-il été payé régulièrement?
3. Dans la négative, pourquoi?
4. Le Gouvernement a-t-il l'intention de percevoir ces arrérages, s'il y en a?
5. Dans l'affirmative, quand?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai reçu la réponse suivante du ministère de la Marine et des Pêcheries:

1. Aucune avance d'argent n'a été faite par le département de la Marine et des Pêcheries. Toutes les dépenses consenties par le gouvernement pour le port de Toronto ont été faites par le ministère des Travaux publics.

Je trouve dans les Débats de la Chambre des Communes une réponse à une semblable question disant que les dépenses faites par le département des Travaux publics de 1912 à 1923 inclusivement se sont élevées à $7,068,-366.47. Comme c'est une dépense faite par le ministère des Travaux publics, j'en déduis qu'on ne peut s'attendre au paiement d'aucun intérêt sur cette somme.

L'honorable M. CASGRAIN: Alors l'argent est perdu.

L'honorable M. DANDURAND: Il a été dépensé.

BILL DE L'IMPOT DE GUERRE SUR LE REVENU

PREMIERE LECTURE

Bill 143, intitulé: Loi modifiant la Loi de l'impôt de guerre sur le revenu.—L'honorable M. Dandurand.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: On m'a demandé de soumettre ce bill en deuxième lecture et de l'étudier en comité ce soir, si toutefois cette proposition rencontre l'approbation unanime de la Chambre. Pour cette raison, je demande la permission à la Chambre de proposer la deuxième lecture du bill.

L'honorable W. B. ROSS: Je ne m'oppose pas à ce que ce bill subisse sa deuxième lecture, mais c'est une mesure très importante et qui demande une étude approfondie. Je crois qu'elle va soulever une grosse discussion et je suggère à l'honorable sénateur de la faire lire une deuxième fois ce soir, puis de la renvoyer au Comité des finances.

La principale objection au bill, d'après ce que je connais du sujet à l'heure qu'il est, réside dans la clause qui transforme l'impôt sur le revenu en un privilège sur l'actif d'une personne. Cela va créer une confusion indescriptible d'un bout à l'autre du pays, de l'Atlantique au Pacifique.

L'honorable M. DANDURAND: J'attire l'attention de l'honorable sénateur sur le fait que sa critique vise le privilège qui existait l'année dernière et que ce bill contient une clause qualificative. Nous pourrions peut-être lire le bill une deuxième fois ce soir et l'étudier en comité demain. Dans l'intervalle, l'honorable sénateur pourra l'étudier. Je ferais remarquer à l'honorable sénateur que "l'article 25 de ladite loi, tel qu'édicté par l'article 10 du chapitre 52 du Statut de 1923, est remplacé par le suivant".

L'honorable W. B. ROSS: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: De sorte que dorénavant on ne pourra se prévaloir du privilège qu'après une date qui aura été fixée et toutes les charges, hypothèques ou privilèges qui précèdent l'envoi par la poste de l'avis de cotisation, passeront avant ce privilège. Je considère que c'est une grosse amélioration sur la législation de l'année dernière.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Me permettra-t-on de signaler les ennuis qu'a causés le bill de l'année dernière? Le bill imposait un privilège sur toute terre appartenant à des contribuables sujets au paiement de l'impôt sur le revenu. Le résultat fut qu'aucun privilège n'étant inscrit au bureau du

registraire du district dans lequel se trouve la terre, il fallait s'adresser à Ottawa pour avoir des informations au sujet de ce privilège. J'ai moi-même une très importante transaction à régler dans la ville de Vancouver et l'on me demande de prouver, pour la satisfaction de l'acheteur, qu'il n'existait pas de privilège sur cette propriété. D'après la loi de l'année dernière, il y aurait eu un privilège sur chaque parcelle de terrain appartenant à des individus de l'Atlantique au Pacifique, même si le titre de propriété était parfaitement clair au bureau du registraire. Le résultat fut qu'il fallut s'adresser à Ottawa et il n'y avait aucun moyen de télégraphier pour obtenir un certificat. Cela nécessita des démarches non seulement auprès du Département des finances mais aussi du Département des douanes pour satisfaire l'acheteur que le titre était clair. Je ne comprends pas que les honorables sénateurs qui siègent de l'autre côté de cette Chambre et parmi lesquels se trouvent des avocats rusés comme l'honorable sénateur de De Salaberry (l'honorable M. Béique) et l'honorable sénateur de Sarnia (l'honorable M. Pardee) aient laissé passer ce bill.

L'honorable M. CASGRAIN: Et l'opposition?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous comptions tellement que le Gouvernement ne présenterait que des mesures pratiques et conformes à l'intérêt public que nous n'avons pas bien fait attention à ce bill. Je dois dire toutefois que durant toute ma carrière de législateur, je n'ai jamais vu une mesure qui pût, autant que celle-ci, entacher un titre de propriété. Je suis bien content que ce bill nous soit soumis de nouveau cette année, parce que nous pourrons étudier la situation et rendre cette clause conforme aux lois d'enregistrement des différentes provinces.

On pourra peut-être se demander si le gouvernement fédéral avait, par la législation adoptée l'année dernière, le droit d'annuler la priorité que toutes les charges sur les biens fonciers avaient dans les bureaux d'enregistrement du Canada. Une très sérieuse question constitutionnelle aurait pu être soulevée, et c'est le moment, il me semble, d'étudier ce point de façon que l'on ne nous accuse plus de laisser adopter par cette Chambre une législation qui jette un doute sur tous les titres de biens fonciers au Canada.

L'honorable W. B. ROSS: Ce n'est qu'une partie de la difficulté. C'est un privilège sur l'actif d'une personne. Avec le changement proposé, au lieu d'en faire une première charge et de faire passer le privilège avant les hypothèques et les jugements enregistrés, le privilège sur les biens fonciers passeront désormais après les jugements enregistrés. Ce n'en est pas moins un privilège sur l'actif d'un individu et une personne qui achète une propriété est censée, si elle n'a pas reçu d'avis qu'un privilège existe, l'acheter en toute sécurité. Supposons qu'un individu vende quelque chose—des chevaux, des bestiaux ou du foin—ce privilège est placé sur sa propriété personnelle, et ses voisins ne peuvent pas en toute sécurité faire d'affaires avec lui. Si l'on sait qu'un privilège a été enregistré, il faut alors toutes les fois que l'on achète pour la valeur d'un dollar faire des démarches pour savoir si oui ou non, ce privilège a été acquitté. C'est très difficile, et la raison pour laquelle j'ai demandé que ce Bill fut renvoyé au comité des finances est pour voir si deux ou trois avocats ne pourraient pas étudier ensemble la question et trouver un système rationnel. Vous voulez faire deux choses. Vous voulez percevoir l'impôt toutes les fois qu'on le peut parce que si A évite de payer, B et C verront leurs taxes augmentées l'année suivante pour combler ce que A n'a pas payé. Je ne me plains donc pas du fait que l'on essaye de faire payer l'impôt sur le revenu. Mais tout en ce faisant, il vous faut voir à ce que les autres n'en souffrent pas, et c'est là qu'est la difficulté. J'ai essayé de trouver quelque moyen pour y remédier, mais je ne suis pas prêt à suggérer comme cela à l'improviste quel serait le meilleur moyen à employer.

Il y a aussi la question du montant. Le sous-ministre des Finances va-t-il fixer un montant arbitraire et le faire consigner dans les Bureaux d'enregistrement et mettre un privilège sur les biens fonciers d'un individu? Supposons qu'il y ait un changement, c'est-à-dire une réduction ou une augmentation; il n'existe pas de rouages administratifs pour un changement de ce genre. Dans chaque district—je pourrais dire dans chaque comté, parce qu'il existe des fonctionnaires locaux chargés de la perception des impôts sur le revenu—on devrait pouvoir régler en quelques heures la question de savoir exactement à quoi s'en tenir au sujet du privilège non seulement sur les biens immobiliers d'un individu mais aussi sur ses biens personnels. Je suis donc d'opinion que l'honorable sénateur ne perdrait rien en permettant le renvoi de ce bill au comité des finances. J'aimerais à entendre M. Breadner à ce sujet et voir s'il n'aurait pas quelques suggestions à faire.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a-t-il lu l'amendement concernant le privilège?

L'honorable M. ROSS: Je l'ai lu.

L'honorable M. BELCOURT: Est-ce qu'il ne règle pas toute l'affaire? Ne va-t-il pas au-devant de toutes les objections de l'honorable sénateur?

L'honorable M. ROSS: Quoi?

L'honorable M. BELCOURT: La nouvelle clause.

L'honorable M. ROSS: Dites-moi ce qui va au-devant de mes objections.

L'honorable M. BELCOURT: L'article 7.

Le PRESIDENT: Avant que la discussion n'aille trop loin je crois qu'il serait bon de la mettre dans l'ordre. L'honorable leader du Gouvernement, si j'ai bien compris, a demandé la permission de proposer la deuxième lecture du bill mais ne l'a pas encore proposée.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose la deuxième lecture. Pendant que nous en serons à la deuxième lecture nous pourrons discuter toute la question et décider si nous allons renvoyer le bill à un comité spécial ou l'étudier en comité de toute la Chambre demain. Je propose maintenant avec la permission de la Chambre la deuxième lecture de ce bill.

L'honorable M. ROSS: J'écoute maintenant les explications de l'honorable sénateur.

L'honorable M. BELCOURT: L'article que l'on propose de substituer à l'article 7 me semble répondre à toutes les difficultés qu'entrevoit l'honorable sénateur. L'article 7 décrète ce qui suit:

7. Est abrogé l'article vingt-cinq de ladite loi, tel qu'édicté par l'article dix du chapitre cinquante-deux du Statut de 1923, et remplacé par le suivant:

25. (1) Toute taxe imposable, intérêt ou amende qui demeurent impayés après la date de l'envoi par la poste de l'avis de cotisation constituent un privilège sur l'actif du contribuable nonobstant l'absence d'avis, d'enregistrement ou de publication.

(2) Sauf les dispositions qui suivent, le privilège constitué par le présent article est censé saisir-arrêter l'avis de cotisation et prend rang, pour toutes fins, à l'heure de minuit du jour de l'envoi par la poste de l'avis de cotisation et prend rang pour toute fin après tout transfert ou garantie valablement exécutée le ou avant le jour de l'envoi par la poste de l'avis de cotisation et avant tout transfert ou garantie valablement exécutée après le jour de l'envoi par la poste de l'avis de cotisation.

(3) Le privilège constitué par le présent article n'a pas priorité sur la vente ou le nantissement d'un bien personnel effectué à un acheteur ou gagiste de bonne foi, pour valeur, sans avis de toute cotisation impayée du vendeur ou garant, à moins que la vente ne tombe sous les dispositions de quelque loi de ventes en bloc ou autre loi semblable.

(4) Le privilège constitué par le présent article est applicable à toute taxe imposable, intérêt ou amende payable à l'égard du revenu de la période imposable de 1924 et de chaque période ultérieure.

(5) Le privilège est nul après l'expiration de cinq années à compter de la fin de la période imposable à l'égard de laquelle l'impôt, l'intérêt et l'amende sont payables.

(6) Le Ministre peut établir des règlements non incompatibles avec le présent article selon qu'il peut les juger nécesaires pour l'exécution des dispositions du présent article.

Il me semble que le seul intérêt qui est conservé, le seul privilège qui est maintenu est celui de la Couronne par suite de non paiement des arrérages d'impôt. Il ne vient qu'après la vente ou le nantissement du bien personnel. Il n'y a pas de raison pour que la Couronne ne préserve pas son privilège et l'amendement proposé ne fera de tort à personne.

L'honorable M. McMEANS: Mais supposons qu'après "minuit, le jour de l'envoi par la poste de l'avis de cotisation", il y ait un transport de garanties. Comment une personne va-t-elle savoir que l'impôt sur le revenu constitue un privilège?

L'honorable M. BELCOURT: C'est précisément ce que je suis en train de lire.

L'honorable M. ROSS: Nous l'avons tous lu trois ou quatre fois.

L'honorable M. BELCOURT: Si l'honorable sénateur l'a lu trois ou quatre fois, je suis fortement porté à croire qu'il y a quelque chose de vrai dans ce qu'il dit.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur a lu cet article trois ou quatre fois et il ne voit aucun moyen de régler l'affaire, bien que tout le monde sache qu'il est excellent avocat. Permettra-t-il à un arpenteur de dire quelques mots à ce sujet? Mon opinion est que le Gouvernement ne devrait jouir d'aucun privilège tant que celui-ci n'a pas été dûment enregistré dans un bureau d'enregistrement.

L'honorable M. ROSS: Ce n'est pas dans le bill.

L'honorable M. CASGRAIN: Non, mais qu'on insère une clause à cet effet. Nous sommes ici pour faire des amendements. Décrétons que les tiers ne pourront pas avoir de privilège sur les biens personnels tant que ce privilège n'aura pas été dûment enregistré, comme tout le reste, au bureau d'enregistrement. Je pourrais, par exemple, si j'achetais un bien personnel, obtenir un certificat de recherches, et je constaterais alors si la personne a payé ou non son impôt sur le revenu et ce qui est dû sur ce bien. Le montant serait enregistré. Un homme qui n'irait pas au bureau d'enregistrement pour s'assurer s'il existe ou non un privilège serait seul à blâmer.

L'honorable M. ROSS: Il y a aussi ce point. Supposons qu'un avis ou plutôt un certificat se monte à $3,000 et que le vendeur d'une pièce de terre prétende avoir versé $1,000 sur ce montant. Comment allez-vous

obtenir une libération partielle de cette terre? Vous pouvez toujours l'obtenir dans le cas d'hypothèques sur des terrains. Si un homme a remboursé la moitié de son hypothèque il peut obtenir une libération partielle qui est enregistrée. Il n'y a rien dans ce bill qui permette d'agir ainsi.

Il y a encore un autre point. Une difficulté surgit au sujet de la personne qui achète un bien personnel. La loi, telle qu'elle est actuellement, décrète qu'à une certaine date, un avis doit être envoyé et à partir de minuit, le privilège constitué prend rang avant tout excepté ce qui est enregistré.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. ROSS: Mais il peut survenir quelque chose qui vous cause des ennuis. Je ne saisis pas très bien quelle est la personne qui envoie l'avis. Il y a certainement quelque chose qui manque pour que l'on puisse agir dans ce cas, comme pour des hypothèques, par exemple. On pourrait peut-être insérer un nouvel article. Nous pourrions peut-être suivre le conseil que vient de nous donner l'honorable sénateur qui m'a précédé et exiger que le privilège soit enregistré et qu'il soit traité absolument comme une hypothèque dès le moment de l'enregistrement au lieu de minuit.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est cela.

L'honorable M. ROSS: Et nous pourrions décréter aussi que lorsqu'une personne paye une partie de ce privilège, elle a droit à une libération partielle, en raison du montant versé, et qu'en enregistrant ce paiement partiel, le privilège soit réduit d'autant. On pourrait peut-être trouver quelque chose dans ce genre. L'article tel qu'il est là n'est nullement satisfaisant. De fait il a déjà causé beaucoup d'ennuis, parce que des compagnies de prêts, pour des raisons qu'elles connaissent mieux que nous, ont commencé à exiger le paiement des hypothèques, ce qui a mis dans l'embarras nombre de personnes qui pensaient que leurs hypothèques étaient bonnes pour plusieurs années à la condition qu'elles payent l'intérêt. On leur demande maintenant de rembourser le capital. Je ne sais pas comment une telle disposition a pu être insérée dans le bill l'année dernière et je regrette beaucoup qu'il ait été adopté. Je prétendais que nous n'avions jamais adopté une telle mesure, mais on m'a prouvé le contraire. C'est la première fois que j'en entendais parler. Je ne sais pas s'il a été adopté ici durant les dernières minutes de la session ou non, mais tous ceux à qui j'en ai parlé semblaient n'en rien connaître.

L'honorable M. PARDEE: Je désire corroborer tout ce que l'honorable sénateur de l'opposition (l'honorable W. B. Ross) vient de déclarer. Il n'y a aucun doute que l'adoption de cette mesure l'année dernière a été la cause de beaucoup d'ennuis et de tracas pour les compagnies de prêts. Il leur semble, comme il me semble à moi, que le Gouvernement ne devrait pas être mieux placé que toute tierce-partie sans qu'avis en soit donné. Si le Gouvernement a un privilège sur une terre pourquoi ne le fait-il pas enregistrer pour que ceux qui obtiennent des privilèges subséquents puissent en être avisés et agir en conséquence? Le Gouvernement doit protéger ses intérêts tout comme un particulier, et si un particulier a consenti un prêt ou a un privilège sur une certaine pièce de terre, et a négligé de faire enregistrer ce privilège pourquoi serait-il protégé contre un tiers sans avoir d'avis à donner. Pour ma part, je ne vois pas pourquoi il en serait ainsi, et je ne pense pas que ce soit une bonne législation.

Permettez-moi de mentionner juste un fait. Supposons qu'un citoyen de Sarnia veuille faire un prêt d'argent; que lui faut-il faire? Soit télégraphier ou téléphoner à London pour s'assurer si la personne qui veut emprunter cet argent est arriérée ou non dans le paiement de ses impôts. Supposons, comme cela arrivera très souvent, que le bureau local des impôts retient pendant trois ou quatre jours l'état des impôts de cette personne, que va-t-il arriver? Il se peut que cet homme ait absolument besoin que ce prêt soit consenti ce jour-là. Il arrive souvent, comme le savent les honorables sénateurs, que si un privilège est payé à une certaine date, on retient une prime. Il peut donc économiser pas mal de dollars en payant à la date fixée et en évitant de payer la prime. Si les renseignements demandés n'arrivent pas, soit par téléphone ou télégraphe, ce qui arrive la plupart du temps, l'emprunt ne peut être négocié ce jour-là. L'emprunteur s'en sauve parce que d'après ce bill, le Gouvernement n'est pas requis d'enregistrer son privilège comme tous les autres détenteurs de privilèges. C'est un premier privilège et c'est le porteur d'hypothèques qui en souffre. Je maintiens que ce n'est pas une bonne législation. A mon avis il y a beaucoup trop de ces mesures de tutelle excessive dans les deux Chambres et dans les législatures. Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement intervient pour se protéger de cette façon. Je maintiens que le Gouvernement devrait être en mesure de surveiller ses propres intérêts en enregistrant ses privilèges de façon que les détenteurs de tout privilège subséquent puissent être avertis. Pour ma part, je crois que l'honorable sénateur de Middleton

a fait une excellente suggestion, et je puis dire à la Chambre que j'ai reçu plusieurs résolutions émanant d'associations légales de différents comtés d'Ontario demandant que cette mesure ne soit pas adoptée et exposant exactement les mêmes difficultés que celles dont on a parlé ce soir. D'après moi, ce projet de loi pourrait être renvoyé au comité afin d'y être étudié minutieusement et de prendre une décision en conséquence.

L'honorable M. BEAUBIEN: L'honorable leader du Gouvernement et l'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) pourraient-ils me dire comment ils peuvent prétendre que le privilège peut être créé.

L'honorable M. BELCOURT: J'allais justement profiter de la première occasion pour dire qu'après avoir réfléchi, j'en suis venu à la conclusion que l'honorable sénateur de Middleton avait raison. L'honorable sénateur peut donc maintenant me laisser de côté.

L'honorable M. BEAUBIEN: Très bien. Nous avons déjà un pénitent. J'adresserai donc exclusivement mes remarques à l'honorable leader de la Chambre.

L'honorable M. ROSS: Il va se repentir lui aussi.

L'honorable M. BEAUBIEN: Comment ce Parlement peut-il créer un privilège sur les biens dans la province de Québec, autrement que par l'intermédiaire de la législature de la province? C'est une chose extraordinaire. Naturellement les impôts dus pour fins fédérales sont privilégiés, mais c'est en vertu d'un statut provincial. Comment pouvons-nous créer un privilège? Et si nous pouvons le faire, à quoi sert le vote civil? Une autre chose. On suggère maintenant, si je comprends bien, que tout avis soit suivi d'un enregistrement.

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. BEAUBIEN: De deux choses l'une, ou bien vous avez un privilège et il est enregistré, pour que les gens en aient connaissance ou bien vous le créez en cachette. Il me semble que personne ne tient à être dans la position de ne pas savoir, par exemple, ce que doit un vendeur. Comment allez-vous procéder si vous voulez enregistrer le privilège? La même loi doit s'appliquer à tous les citoyens du pays. Dès que l'avis du montant dû pour votre impôt sur le revenu est expédié, ce montant doit être enregistré partout contre votre propriété.

L'honorable M. DANDURAND: Pas en vertu de l'amendement proposé.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je comprends que vous allez vous conformer à la loi civile. Si vous avez l'intention d'enregistrer le privilège, il vous faut le faire selon la loi de la province—Québec par exemple, et aucune hypothèque qui doit être enregistrée ne peut l'être sans que l'on en déclare le montant. Pour être valide, il faut que ce soit un enregistrement fixe. Il faudrait donc, lors de l'enregistrement, spécifier le montant de l'impôt sur le revenu dû par chacun des citoyens de la province de Québec. Voilà quel serait le résultat. Cette loi me semble très dangereuse et de nature à causer beaucoup d'ennuis et aussi de torts; nous devrions en conséquence faire preuve d'une grande prudence et l'étudier avec le plus grand soin.

L'honorable M. McMEANS: Le leader du Gouvernement pourrait-il me dire à quoi sert le privilège. Peut-il me citer des cas dans lesquels le Gouvernement a institué des procédures ou a perçu de l'argent en vertu de ce privilège? La loi, si je comprends bien, contient une pénalité pour ceux qui ne s'acquittent pas de leur impôt sur le revenu. A quoi sert alors ce privilège? A-t-il jamais servi à quelque chose?

Je mets cette mesure au même rang que toutes celles que le Gouvernement a fait adopter pour entraver le commerce du pays. Je vais donner un exmple à l'honorable sénateur. Le ministère de l'Agriculture a des règlements absurdes qui veulent qu'une personne qui fabrique du bacon dans une province ne puisse pas le vendre dans une autre. Il y a à Winnipeg un monsieur qui fabrique du bacon d'une qualité supérieure—tellement supérieure en fait qu'il peut le vendre 10 ou 15 centins de plus que le bacon ordinaire. Il ne m'est pas loisible d'aller trouver cet homme, de lui acheter une livre de bacon et de venir la manger à Ottawa. Le Gouvernement fédéral a acheté de ce bacon et l'a mis sur le marché à Chicago pour montrer quelle qualité supérieure de bacon nous fabriquions. Un des inspecteurs du département est allé trouver ce manufacturier et lui a dit: "Une partie de ce bacon a été exposé à Chicago. Je veux en connaître la raison, sinon vous allez être poursuivi". Le manufacturier répondit: "Je n'ai jamais exposé ce bacon; je l'ai vendu au Gouvernement fédéral qui lui l'a exposé". Le gouvernement provincial a aussi acheté de ce bacon et l'a exposé. Malgré cela nous avons des règlements qui disent que cet homme ne peut pas expédier une seule tranche de ce bacon dans la province de Saskatchewan ou dans la province d'Ontario et il m'a déclaré que ses affaires périclitaient.

L'honorable M. ROBERTSON: Pourquoi?

L'honorable M. McMEANS: Il ne peut pas expédier son bacon hors de la province du

Manitoba à cause de quelques absurdes règlements qui décrètent qu'il doit faire ceci ou cela ou qu'il sera mis à l'amende. Les porcs sont tués sous les yeux des inspecteurs fédéraux et portent le timbre d'inspection. Il dit qu'il va être obligé de quitter la ville et de s'en aller dans un autre endroit où il pourra étendre son commerce parce qu'on ne lui permet pas de faire affaires au Canada ou dans la province du Manitoba. On multiplie à l'envi ces règlements absurdes pour empêcher les gens de faire des affaires et il est grandement temps que cela cesse.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne vois pas pourquoi cette mesure serait condamnée d'une façon aussi péremptoire parce que je considère qu'elle a du bon. On demande: comment le public saura-t-il qu'un privilège existe? Comment le public saura-t-il que l'impôt sur le revenu n'a pas été payé? D'après la loi générale, les compagnies de prêt doivent s'assurer, avant de prêter de l'argent à quelqu'un, qu'il n'existe pas de privilège antérieur. Elles se procurent des certificats de recherches et constatent au bureau d'enregistrement comment est la terre sur laquelle doit être placé le privilège. Si cette mesure est adoptée telle qu'elle est aujourd'hui, il ne faudra pas longtemps au public pour s'assurer de la situation dans laquelle se trouvent les emprunteurs et cela coûtera bien moins cher qu'un certificat de recherches. Quiconque est partie à une transaction et veut avoir des renseignements n'aura qu'à s'adresser à l'inspecteur des impôts du district et on lui remettra un certificat dont la formule a été préparée comme suit:

Certificat

Re article 7 du chapitre..... des Statuts de 1924.

Ceci est pour certifier que John Jones, de la ville de Toronto, n'est pas en retard dans ses paiements des impôts, de l'intérêt ou des pénalités imposées conformément aux dispositions de la loi de l'impôt de guerre sur la revenu, 1917 et de ses modifications.

(Signé)

Inspecteur des impôts.

Il y a des inspecteurs d'impôts dans tout le pays et l'on peut facilement les atteindre. Ils sont bien connus des prêteurs d'argent qui veulent s'assurer de la position exacte dans laquelle se trouve les emprunteurs.

L'honorable M. BEIQUE: C'est comme le certificat émis pour les droits de succession.

L'honorable M. BEAUBIEN: L'honorable sénateur pense-t-il que, si la loi est adoptée, il y aura un seul de ces privilèges qui sera légal dans la province de Québec?

L'honorable M. BEIQUE: Je crois que le cas a été réglé maintes fois par le Conseil Privé. Par exemple, d'après la loi des faillites on a soutenu que des dispositions pouvaient s'appliquer aux hypothèques, aux privilèges ou autres choses de ce genre, parce qu'elles faisaient partie de quelque chose qui tombait sous le coup de la juridiction fédérale.

L'honorable M. DANDURAND: Tout ce que je puis dire, c'est qu'il s'agit d'une loi fédérale qui impose des taxes à tout le pays et je ne vois pas pourquoi la perception des impôts ne tomberait pas sous le coup de la juridiction fédérale. D'un autre côté, comme j'ai l'intention de me ranger à la suggestion de l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable M. Ross), nous pourrons discuter tous ces points techniques en comité.

L'honorable sénateur a parlé du comité des finances. Il comprendra qu'il s'agit surtout de questions légales. Un comité composé de tous les membres de cette Chambre qui font partie du barreau a été nommé pour étudier certains projets de loi concernant des modifications au Code criminel et il serait peut-être mieux de renvoyer le Bill à ce comité. De toutes façons, si le Bill subit sa deuxième lecture, je suggère qu'il soit envoyé à ce comité.

L'honorable M. ROSS: Ce n'est pas une question d'avocats. J'aimerais à voir des hommes d'affaires sur le comité et c'est pourquoi j'ai proposé le comité des finances.

L'honorable M. BELCOURT: Etudions-le ici.

L'honorable M. ROSS: Le comité des finances comprend des hommes d'affaires et des avocats. Un rébus succède à l'autre—un homme peut avoir des biens dans neuf provinces et payer des droits d'impôt sur le revenu dans ces neuf provinces. Tous ces impôts vont-ils être enregistrés contre une partie de propriété dans chacune de ces provinces? Ce n'est pas un problème facile à résoudre.

L'honorable M. DANDURAND: J'attire l'attention de l'honorable sénateur sur le fait que ce n'est qu'une phase du Bill. Nous allons envoyer tout le bill au comité et celui-ci fera rapport.

La motion est adoptée et le Bill lu une deuxième fois.

BILLS DE DIVORCE

TROISIEMES LECTURES

Bill J5, intitulé: Loi pour faire droit à Albert Edward Briggs.—L'honorable M. Haydon.

Bill K5, intitulé: Loi pour faire droit à Louisa Elizabeth Smith.—L'honorable W. B. Ross.

DEUXIEME LECTURE

Bill L5, intitulé: Loi pour faire droit à Annie Thirde.—L'honorable M. Bennett.

BILL DU TARIF DES DOUANES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 127, intitulé: Loi modifiant le tarif des douanes 1907.

Il dit: Ce bill contient un certain nombre de clauses dont la première étend le bénéfice du tarif de préférence britannique— :

A tout territoire administré en vertu d'un mandat de la Société des Nations par un pays britannique auquel le bénéfice de ce tarif de préférence britannique a été étendu; et à compter de la publication de pareil arrêté du conseil à cet effet dans la *Gazette du Canada*, le tarif de préférence britannique s'applique, subordonnément aux dispositions de la présente loi, aux marchandises qui sont les produits naturels ou fabriqués de ce territoire.

Subordonnément aux dispositions de la présente loi signifie subordonnément à l'émission d'un arrêté ministériel à cet effet.

L'alinéa (f) de la loi a pour effet de retirer ce bénéfice toutes les fois que le gouvernement jugera à propos de le faire par arrêté ministériel.

L'article 2 du bill modifie l'article 5 de la Loi des douanes, 1907, telle que modifiée par l'article 1 du chapitre 42 des Statuts de 1923, par l'addition de ce qui suit:

En outre, en calculant le taux des droits ad valorem sur le thé acheté en entrepôt dans le Royaume-Uni, la valeur du droit ne doit pas comprendre le montant du droit de douane payable sur le thé pour la consommation dans le Royaume-Uni.

La Loi des douanes décrète que la valeur des marchandises provenant d'autres pays—étrangères à ce pays—est basée, pour fixer le droit *ad valorem* sur la valeur, tous droits acquittés, même si elles sont achetées en entrepôt. Ce bill propose que pour le thé qui paye un droit spécifique lorsqu'il est importé de Grande-Bretagne, la valeur ne comprend pas le montant du droit de douane. Dans bien des cas, lorsque le droit anglais est ajouté à la valeur du thé, le taux *ad valorem* se trouve être inférieur à 15 pour cent et en conséquence, le thé n'aurait pas droit à l'escompte de 10 pour cent sur les cargaisons entrant dans un port fluvial ou maritime du Canada d'après la loi de 1923.

L'article 3 du bill déclare que certaines modifications sont faites au chapitre 26 des Statuts de 1914 par le retranchement d'un certain nombre d'articles figurant dans le tableau A et fixant des taux de droits de douane autres que ceux qui figurent en face de ces articles tarifaires.

Ces changements comprennent surtout des réductions sur les instruments servant à la culture et sur des matériaux employés dans la fabrication des instruments agricoles; ils touchent aussi les appareils pour les hauts fourneaux et les aciéries y compris les briques réfractaires qui bénéficient d'un drawback d'après la clause du drawback contenue dans le tableau B du tarif des douanes. Ces modifications ont été faites en vue d'aider l'agriculture et les exploitations minières et forestières. L'impôt sur les ventes, que nous n'avons pas devant nous, s'occupe des pêcheries. On reconnaît que l'agriculture, qui est la principale industrie du Canada, a été la première à souffrir du remaniement des prix après la guerre. Les prix des produits agricoles sont revenus partout à ce qu'ils étaient avant la guerre, tandis que les agriculteurs doivent continuer à acheter ce dont ils ont besoin à des prix approchant ceux exigés durant la guerre.

Les réductions proposées dans ce bill s'élèvent à environ $1,000,000. Les modifications elles-même ont été arrangées de façon a causer le moins de confusion possible dans le commerce, parce que, comme je l'ai déjà dit, les fabricants de machines agricoles peuvent se procurer aujourd'hui leur matière première à meilleur marché et dans quelques cas sans avoir à acquitter de droits; les maîtres de forge ont obtenu, pour les appareils de leurs usines et des hauts fourneaux, certaines réductions et drawbacks, qui vont leur aider à continuer les affaires. Dans l'ensemble, je considère que cette mesure aura pour effet d'aider l'agriculture, l'industrie primordiale du Canada, sans pour cela faire le moindre tort aux manufacturiers canadiens. Sur ces quelques remarques j'ai l'honneur de proposer la deuxième lecture du bill.

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

L'honorable M. DANDURAND: Comme il s'agit d'un bill que cette Chambre peut à peine modifier, je suggère que nous l'étudiions maintenant en comité, si personne ne s'y oppose.

L'honorable M. BEAUBIEN: Nous pouvons peut-être alors demander des explications sur le principe énoncé dans la première partie du bill. Devons-nous comprendre qu'il donne au gouvernement le droit d'étendre le tarif de préférence britannique à tout pays administré par la Grande-Bretagne en vertu d'un mandat de la Société des Nations?

L'honorable M. DANDURAND: Je vais lire l'article. Il concerne une "extension additionnelle du tarif de préférence britannique". Il décrète que le Gouverneur en conseil peut:

(e) étendre le bénéfice du tarif de préférence britannique à tout territoire administré en vertu d'un mandat de la Société des Nations par un pays britannique auquel le bénéfice de ce tarif de préférence britannique a été étendu; et, à compter de la publication de pareil arrêté du conseil à cet effet dans la *Gazette du Canada*, le tarif de préférence britannique s'applique, subordonnément aux dispositions de la présente loi, aux marchandises qui sont les produits naturels ou fabriqués de ce territoire.

La législation que nous avons devant nous est présentée à la demande spéciale du premier ministre de la Nouvelle-Zélande. Les honorables sénateurs savent probablement que la Nouvelle-Zélande a un mandat pour l'administration de l'île de Samoa. La Nouvelle-Zélande accorde au Canada une préférence qui bénéficie grandement à notre commerce. Nos exportations en Nouvelle-Zélande durant l'exercice financier terminé le 31 mars dernier se sont élevées à $12,735,620 tandis que nos importations de Nouvelle-Zélande se chiffraient à $2,179,727. L'île de Samoa qui n'est pas très grande et n'a qu'une population de 35,000 âmes, produit du cacao et des noix de coco et on espère qu'avec la préférence, cette île sera en mesure de faire du commerce avec le Canada. La balance du commerce est tellement en notre faveur que le gouvernement a pensé qu'il pouvait accéder à la requête de la Nouvelle-Zélande.

L'honorable M. BEAUBIEN: C'est évidemment une façon détournée d'aller plus loin. Le résultat sera d'étendre, peut-être d'une façon considérable, la préférence britannique. Elle pourra être accordée à certains pays européens dont les produits pourront faire beaucoup de tort à nos manufacturiers. Il me semble que c'est un précédent très dangereux.

L'honorable M. DANDURAND: Elle ne sera pas étendue à d'autres qu'aux pays britanniques qui ont un mandat comme la Nouvelle-Zélande en a un sur l'île de Samoa.

L'honorable M. BEAUBIEN: L'honorable sénateur peut-il nous citer de mémoire les pays d'Europe qui sont actuellement administrés par la Grande-Bretagne?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Les pays sous mandat?

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTFR: Les pays sous mandat administrés par la Grande-Bretagne sont: des parties de l'Afrique, la Mésopotamie et la Palestine. Ce n'est qu'une petite partie de l'île de Samoa qui est sous mandat avec la Nouvelle-Zélande comme partie de l'Empire britannique. Donner la préférence au mandat de la Nouvelle-Zélande à Samoa ne signifie pas que l'on va permettre l'entrée de marchandises provenant de pays européens.

L'honorable M. BEAUBIEN: Non, non, mais la loi donne au Gouvernement le droit d'étendre cette préférence à tous les pays sur lesquels le gouvernement anglais détient un mandat

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Pour l'étendre aux pays sous mandat; le gouvernement anglais ne détient de mandat sur aucun pays européen.

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je suggérer à l'honorable sénateur, puisqu'il semble y avoir une petite divergence d'opinions ou quelque doute sur l'opportunité d'adopter ce bill, de ne pas aborder le stage du comité ce soir.

L'honorable M. DANDURAND: Très bien; je proposerai alors que le bill soit étudié en comité demain.

La motion de l'honorable M. Dandurand est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à demain, 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mercredi, 18 juin 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILLS DE DIVORCES

Les bills suivants sont déposés:

Bill T5, intitulé: Loi pour faire droit à Janet Ferguson.—L'hon. G. V. White.

Bill U5, intitulé: Loi pour faire droit à Charles Whittaker.—L'hon. G. V. White.

Bill V5, intitulé: Loi pour faire droit à Arthur Robert Ascough.—L'hon. M. Bradbury.

Bill W5, intitulé: Loi pour faire droit à Albert Joseph Phillips.—L'hon. W. B. Ross.

Bill X5, intitulé: Loi pour faire droit à Patience Oldfield.—L'hon. M. Haydon.

RESERVES HOUILLERES DE L'ALBERTA

Avis de motion par l'honorable M. POPE:

Qu'il appellera l'attention du Sénat sur les rumeurs étranges et les nouvelles apparemment bien fondées auxquelles a donné lieu l'action du gouvernement concernant une grande étendue des réserves houillères nationales de l'Alberta, connue généralement sous le nom de mines Hoppe, et mentionnée dans les baux

Isenberg; et qu'il demandera au gouvernement tous les renseignements au sujet des locations d'une étendue quelconque de ces terrains: les noms du locateur et du locataire et les dates des baux; et il demandera si des baux ont été remis en force sur versement des arrérages et quelle période couvraient ces arrérages; et si de nouveaux baux ont été signés, pourquoi, quand et par qui; et si les gouvernements du Canada et des Etats-Unis, à Washington, ont échangé des correspondances au sujet de ces terrains; et, dans l'affirmative, quelle est la nature de cette partie de la correspondance qui concerne les baux des terrains Isenberg, situés dans les réserves houillères nationales de l'Alberta?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai reçu d'un ministère une réponse partielle aux questions posées par l'honorable sénateur, et j'attends d'un autre ministère l'autre partie de la réponse. D'ici là, je demande à mon honorable collègue de réserver sa motion. Je lui soumettrai le document que j'ai en main, et il me dira si ce document répond suffisamment à ses questions.

L'honorable M. POPE: Dois-je comprendre que mon honorable collègue désire que ma motion soit réservée jusqu'à demain?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, nous pourrions la remettre à demain.

L'honorable M. POPE: C'est très bien.

La motion est réservée.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS SUR L'ILE DE VANCOUVER

DEMANDE DE PRODUCTION DE DOCUMENT

L'honorable M. ROBERTSON (pour le très honorable sir George E. Foster) propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un relevé faisant connaître:

1. Le total des recettes et des dépenses des chemins de fer nationaux canadiens à l'Ile de Vancouver pour chaque année de service, y compris 1923-24, aux deux titres "Voyageurs" et "Marchandises".

2. Le nombre de milles aujourd'hui exploités, les endroits entre lesquels les voies ferrées sont en service et la fréquence du service.

3. Le total du capital dépensé jusqu'à date pour le réseau aujourd'hui en exploitation, ainsi que le total dépensé pour la partie entièrement ou partiellement régalée, mais sur laquelle les rails n'ont pas été posés, et non exploitée.

(La motion est adoptée.)

COMITE MIXTE DES TRAVAUX LEGISLATIFS

RETRAIT DE LA MOTION

Sur l'avis de motion de l'honorable M. David:

Que soit institué un comité spécial composé des honorables Messieurs Sir George Foster, Sir James Lougheed, Dandurand, Béique, Blain, Daniel, Belcourt et du motionnaire, pour conférer et agir avec un comité similaire de la Chambre des communes et présenter, après étude, un rapport sur les meilleurs moyens à prendre afin d'accroître l'efficacité du travail des deux Chambres et de réduire le coût de la tenue des sessions du Parlement; et qu'un message soit transmis à cet effet à la Chambre des communes.

L'honorable M. DAVID: Vu la déclaration de l'honorable président du Sénat et celle de l'honorable leader de cette Chambre, et avec la permission des honorables représentants, je désire retirer ma motion, que je présenterai de nouveau sous une autre forme, à une date ultérieure. J'espère qu'avant la prochaine session le gouvernement prendra les mesures nécessaires pour modifier la procédure, surtout celle de la Chambre des communes, afin de raccourcir les discours et diminuer les dépenses.

(La motion est retirée.)

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

PRECEDURE RELATIVE AUX BILLS D'EMBRANCHEMENTS

A l'appel de l'ordre du jour:

L'honorable M. GRIESBACH: Je désire attirer l'attention du gouvernement sur un sujet assez important. Le pays, notamment la région de l'Ouest, s'intéresse au plus haut point au sort des bills de chemins de fer dont le comité du Sénat est aujourd'hui saisi, et j'imagine que la compagnie des chemins de fer Nationaux est avide de connaître le sort réservé à ces mesures législatives, au même titre que la population des districts de l'Ouest où l'on projette de construire ces embranchements. Les intéressés désirent arrêter leur projets pour l'avenir, d'après les renseignements précis qui leur seront fournis quant à savoir si ces lignes seront construites ou non. Si je ne me trompe, le comité saisi de ces bills en a approuvé quelques-uns, en principe, sinon effectivement. Je propose que ces bills soient sans retard soumis à la Chambre pour qu'elle en délibère.

L'honorable M. DANDURAND: Il ne m'est pas venu à l'idée que la saison avançait, et que la construction de quelques-unes de ces lignes de chemins de fer pouvait être inaugurée. Dans ces conditions, je signalerai le fait au comité, à sa prochaine réunion, et il est probable qu'il jugera à propos de renvoyer à la Chambre un certain nombre de bills déjà étudiés.

BILL DE DIVORCE

TROISIEME LECTURE

Bill (L5). intitulé: "Loi pour faire droit à Annie Thirde".—L'honorable M. Bennett.

BILL DES DIFFERENDS INDUSTRIELS

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le

projet de loi (bill 7) modifiant la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907.

Le comité est sous la présidence de l'honorable M. Fisher.

Sur l'article 1 — déclaration statutaire doit accompagner la demande de la nomination d'un conseil:

L'honorable M. DANDURAND: Je propose l'adoption de cette clause, que nous avons adoptée sans objection l'année dernière. Je suppose qu'aucun honorable sénateur n'a d'objection à soulever cette question. Les mots nouveaux de l'article sont soulignés. La disposition prévoit les cas où les employés et les patrons n'ont pu s'entendre parce que l'une des parties a refusé d'entamer des négociations. Le léger amendement aidera à administrer la loi.

L'honorable M. BEAUBIEN: L'article 1 du bill amende l'article 15 de la loi. Je désire présenter à l'article 2 de la loi un amendement, que nous devrions étudier aujourd'hui, si toutefois nous décidons de le délibérer.

Ce bill a été soumis au comité des chemins de fer afin de permettre à toutes les parties intéressées de se faire entendre. Des opinions très contradictoires ont été exprimées. Un point m'a cependant frappé, c'est que la loi, dans son application, va au delà de l'intention du législateur. Les propriétaires de mines nous ont très nettement exposé leur cas. Un grand nombre de gens se livrent très modestement à l'industrie minière en ce pays, depuis le prospecteur jusqu'au propriétaire de mine qui emploie peut-être cinquante à soixante hommes. Si je ne m'abuse, ce bill a pour objet de viser les corporations d'utilités publiques. Lorsque les représentants des mines d'amiante ont comparu devant nous, ils ont parfaitement démontré combien il était injuste à leur égard d'adopter cette mesure et de modifier la loi. Ils nous ont déclaré que s'ils étaient obligés de maintenir durant 30, 60, ou peut-être 90 jours, les salaires qu'ils payent à leurs employés, ce serait la ruine pour eux, car ils perdraient leur profit.

Nous avons ensuite entendu les représentants des unions, et si je les ai bien compris, ils n'ont jamais songé que le bill viserait cette catégorie de propriétaires. Ils n'ont pas paru tenir à ce que le bill s'appliquât aux petits propriétaires de mines, et je suis d'avis que la mesure ne devrait pas s'étendre à eux. L'exploitation minière est d'extrême importance en ce pays. Une très vaste région stérile sépare l'Est de l'Ouest, et elle est une grande entrave à l'essor du Canada. En effet, on n'a pu jusqu'ici décider de colons à aller se fixer dans cette région-là. Toutefois, ce territoire peut se révéler l'un des plus fertiles et des plus productifs du pays, pourvu que des gens aient le courage, l'initiative et la liberté de le prospecter et de l'exploiter de modeste façon. Mais si nous paralysons par une mesure législative le pauvre mineur qui tentera de l'exploiter, si nous lui interdisons d'interrompre ses opérations en cas de difficulté et si nous le contraignons à maintenir ses hommes au travail aux mêmes salaires durant 30, 60 ou peut-être 90 jours, nous le découragerons certainement. L'avis unanime paraît être que le bill n'a jamais été destiné à viser les petits propriétaires de mines. Si j'interprète bien la mesure, elle ne vise que les compagnies d'utilités publiques.

Je propose maintenant que l'alinéa (c) de l'article 2 soit amendé. L'amendement a pour simple objet de restreindre l'opération de la loi aux houillères. Le texte législatif est ainsi conçu:

"Patron" signifie toute personne, compagnie ou corporation qui emploie dix personnes ou plus et qui possède ou exploite quelque propriété minière.

Mon amendement se borne à modifier les trois derniers mots:

...qui possède ou exploite quelque houillère.

L'honorable M. WEBSTER: On m'a aussi fait des représentations au nom des compagnies de mines d'amiante. Comme vous le savez, la plus grande partie de l'amiante employée dans l'univers provient et est exportée de la province de Québec. Or, ces compagnies sont opposées à l'adoption de ce projet de loi. Elles m'ont transmis la communication suivante:

Que si les conditions nécessitent quelque changement, rien ne peut être accompli dans un délai de moins de soixante jours environ, et que le patron le puisse ou non, les opérations doivent être poursuivies, ou le patron se rend passible d'une peine pécuniaire de cent à mille dollars par jour. S'il se produit un différend ouvrier, l'application de cette peine pécuniaire occasionnerait de très lourdes pertes aux propriétaires, et les petits propriétaires perdraient probablement leurs titres de propriété. Bien que cette peine pécuniaire frappe l'une ou l'autre des parties qui profite de ces conditions pour retarder le changement, il n'existe aucun moyen de l'appliquer aux employés, en cas de changement dans les heures de travail. Cette fixation d'heures serait impossible. En effet, à tout moment, des ordres subits sont donnés d'arrêter les expéditions, et cela nécessite la diminution des heures de travail aux mines. A cause de l'espace restreint réservé à l'emmagasinage, il serait impossible de poursuivre les opérations, ainsi que le prévoit le bill. Advenant une dépression des prix ou un ordre de retarder les expéditions, ce qui arrive souvent, il serait impérieux d'interrompre les opérations ou de diminuer les salaires. Il n'y aurait pas d'autre issue, car la majorité des mines ne sont pas florissantes, sauf quand les commandes abondent. Les conditions qui contraindraient les compagnies à poursuivre leurs opérations ruineraient plusieurs de ces compagnies, et les ouvriers en subiraient le contre-coup. Je crois que le bill tel que

primitivement déposé n'était destiné qu'à s'appliquer aux utilités publiques et, certes, l'amiante n'en est pas une.

Voilà le sentiment de ces propriétaires de mines, et je crois que leur demande mérite d'être très attentivement étudiée.

L'honorable M. ROBERTSON: L'honorable sénateur de Stadacona peut-il dire à la Chambre si un conseil a jamais été établi dans l'industrie d'asbeste, sans le consentement ou contre le consentement du patron?

L'honorable M. WEBSTER: Je ne suis pas versé dans les détails.

L'honorable M. ROBERTSON: Les honorables représentants trouveraient peut-être intéressant d'être renseignés sur la coutume suivie dans le passé. D'après l'expérience que j'ai acquise dans l'administration du ministère du Travail, il n'a jamais été jugé que les gisements métallifères—l'industrie de l'amiante, par exemple—devait être considérés comme des utilités publiques, au sens de cette loi. La loi prévoit que lorsque les patrons et les ouvriers d'une industrie conviennent de faire régler leurs différends par un conseil d'arbitrage, le ministre peut constituer ce conseil, qui peut ouvrir son enquête. Mais je ne sache pas qu'une industrie minière autre que l'industrie houillère ait jamais été assujettie à un conseil d'arbitrage. Il est reconnu que cette dernière industrie est une utilité publique à laquelle le public est directement intéressé. S'il est exact, et je l'affirme, que la loi en vigueur depuis les dix-sept dernières années n'a jamais opprimé les mines qui viennent d'être mentionnées, l'amendement proposé à cet égard n'est aucunement nécessaire. L'honorable sénateur de Stadacona (l'honorable M. Webster) a, par inadvertance, je crois, trop assombri le tableau. Il a indiqué que si l'amendement dont la Chambre est saisie était adopté, il serait impossible au patron d'exploiter sa mine par intermittence. Cette impression est tout à fait erronée. Le patron a toujours eu et aura toujours le droit d'exploiter ou de ne pas exploiter sa mine, ou son chemin de fer; mais s'il l'exploite, la loi prévoit simplement qu'il ne faut pas modifier cette entente relative au nombre d'heures qui constituent un jour ouvrable, non plus que remanier l'échelle des salaires, à moins que les dispositions législatives ne soient observées. La loi n'interdit en aucune façon au patron d'exploiter ou de ne pas exploiter sa propriété. On peut appliquer ce principe à toute industrie. Prenez les chemins de fer, par exemple. Ils ont leur saison d'activité et de calme. Lorsqu'il n'y a pas de wagons à rouler, les trains ne circulent pas. Les services des employés sont requis lorsqu'il y a lieu, et les cheminots ne sont ni occupés ni payés lorsque le travail manque. Si leurs services sont requis, les employés sont rétribués d'après une échelle de salaires établie et ils travaillent à certaines conditions. La disposition est très élastique, et elle est parfaitement équitable pour les deux parties. Ce n'est donc pas exposer les faits sous leur vrai jour que d'affirmer que si les propriétaires de l'industrie de l'amiante, par exemple, se croient obligés de fermer leurs mines durant une semaine, la loi actuelle ou l'amendement proposé les en empêche. Aucune restriction n'est imposée aux patrons à cet égard.

D'une manière générale, je ferai une observation à laquelle les honorables sénateurs prêteront leur attention, j'espère. Nous reconnaissons tous qu'aujourd'hui la situation est sombre au pays. L'incertitude règne quant à savoir si le service public doit s'exercer sans interruption. Cela dénote un esprit d'agitation générale au pays, et vu les conditions actuelles, il n'est pas nécessaire, je pense, que ce parlement s'interpose dans une législation qui a fonctionné avec satisfaction et qui n'a causé aucun tort au cours des dix-sept années de son application, et que les patrons n'ont jamais, à ma connaissance, songé à faire modifier avant aujourd'hui. Je ferai respectueusement observer à la Chambre qu'il n'est aucunement impérieux, car la conséquence serait de rendre inquiets les ouvriers canadiens—et ils sont environ un million—d'effectuer un changement sans motif valable, sans donner un avis régulier et sans exposer et discuter à fond les motifs du changement projeté.

Comme ce projet de loi a, la semaine dernière, été renvoyé à un comité, devant lequel les parties intéressées ont été entendues, j'ajouterai qu'il aurait alors fallu présenter l'amendement que l'on se propose d'apporter à ce bill, de sorte que les représentants des deux parties auraient amplement eu l'occasion de motiver leur appui ou leur rejet de l'amendement. Je sais qu'un représentant d'une certaine catégorie de patrons, les propriétaires des mines d'amiante, a soulevé la question à titre de renseignement, et on lui a appris que l'interprétation donnée à la loi n'avait jamais été à leur détriment et que, par conséquent, un changement ne s'imposait pas. Je réitérerai ce que j'ai fait alors observer à ce représentant, qu'à mon humble avis, si cette industrie avait été contrainte de respecter et d'observer les prescriptions de la loi—autrement dit, si l'enquête avait été obligatoire—la difficulté qui a surgi dans l'industrie de l'amiante, il y a environ un an, ne se serait probablement jamais produite, et la non-application de la loi à cet industrie a probablement été cause du différend survenu. Il me

semble que nous ne devrions pas remanier les articles qui ne sont aucunement visés et qui ont joué avec satisfaction depuis dix-sept ans, sans causer de préjudice.

L'honorable M. DANDURAND: Je demande au Sénat la permission de faire venir sur le parquet de la Chambre le sous-ministre du Travail.

L'honorable M. GORDON: J'approuve tout à fait l'amendement de l'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien). J'admets l'importance de cet amendement, non seulement parce que j'en connais la grande nécessité pour les mines d'amiante, mais parce que nous sommes au début de ce qui sera peut-être le plus vaste développement des mines d'or et d'argent dont nous ayons encore été témoins? Je suis convaincu que les termes du bill préjudicieront à cette industrie minière.

Quant aux remarques de l'orateur précédent sur les grands bienfaits de cette loi dans le passé, loi qui n'a causé aucun préjudice aux intérêts miniers, je crois qu'elles sont bien fondées. Mais en présence du vaste développement qui se produit aujourd'hui, développement qui s'amplifiera encore, nous paralyserons, si nous adoptons cet article, les hommes aux faibles ressources qui entreprendront de développer ces mines. Cet article les placerait dans une situation telle que, s'il survenait un différend, ils seraient absolument ruinés. J'émets l'avis que nous ne devrions à l'heure actuelle rien faire pour entraver ce vaste essor. La plupart des Canadiens ne se rendent pas compte de la richesse de nos gisements miniers. Vous la constaterez quand je vous dirai qu'on a trouvé de l'or à une profondeur d'un mille dans le sol, et que des gisements aurifères s'étendent sur une superficie de plusieurs centaines de milles dans le nord de l'Ontario et de Québec. La moindre entrave apportée à ce développement est contraire à l'intérêt national, et j'estime que l'amendement présenté par l'honorable sénateur de Montarville est opportun et impérieux. Une seule industrie minière devrait tomber sous le coup de la loi, et c'est l'industrie de la houille, qui intéresse le grand public.

L'honorable M. BEAUBIEN: Honorables messieurs, lorsque le bill a été soustrait à la juridiction du comité général de la Chambre, je n'ai pas été d'avis que les représentants du Sénat se désistaient de leurs droits. J'ai cru que le renvoi de la mesure à un comité spécial avait pour simple objet de permettre d'entendre les parties intéressées, et qu'elle serait de nouveau soumise au comité général de la Chambre, alors que les honorables sénateurs auraient la faculté de proposer des amendements. S'il en est ainsi, comme c'est la première fois que le bill est soumis à la délibération du comité général, il me semble conforme au règlement de proposer un amendement. Voilà mon premier point.

Voici maintenant mon deuxième. L'honorable sénateur (l'honorable M. Robertson) soutient en même temps le pour et le contre, mais il manœuvre avec adresse. J'admire sa manière spécieuse de procéder. Il nous fait observer: "Honorables messieurs, n'altérez pas cette loi qui a fonctionné comme un charme depuis des années" D'une part, il affirme ce fait, mais d'autre part il vaudrait insérer un amendement dans la loi. "N'altérez pas cette loi: elle est parfaite; permettez-moi cependant de l'altérer." Vous voyez? Il vient nous affirmer: "Nul ne se plaint; acceptez l'amendement; dans son application, la loi a produit d'excellents résultats; par conséquent, mes collègues, ne portez pas sur elle une main sacrilège; mais permettez-moi de le faire." Il n'insiste pas absolument sur ce deuxième point, mais il insiste quand même. Honorables messieurs, la discussion n'aurait pas sa raison d'être, si aucun amendement n'était apporté à la loi. Il est tout à fait évident que la loi a assez bien fonctionné sans amendement. Ce n'est donc pas un argument en faveur de l'amendement, mais contre le changement proposé. Un vieux dicton français, qui s'applique en l'espèce, énonce: "Le mieux est l'ennemi du bien." Laissons-nous convaincre par les paroles de l'honorable représentant de Welland, pénétrons-nous bien de l'idée que la loi a reçu une application satisfaisante, et n'y touchons pas—il est si rare que les lois humaines procurent une satisfaction générale. Nous pourrions, par conséquent, rejeter l'amendement. Mais je ne désire même pas aller aussi loin, et j'en exposerai franchement les motifs. J'estime que cette loi ne peut jouer que si elle inspire confiance; autrement, elle est inepte, car elle ne comporte pas de sanction.

Le seul objet de la loi est de concilier les parties adverses. Si vous ne les amenez pas sur un terrain d'entente, à quoi sert de les faire se rencontrer? Je suis donc disposé à concéder à mon honorable collègue de Welland tout ce qui peut lui revenir de droit. Il a, je le sais, l'appui des vastes et puissants syndicats ouvriers—si puissants qu'ils peuvent se présenter devant le Parlement et ainsi apostropher notre comité, comme ils l'ont fait hier: "Nous ne voulons pas de votre protection; nous sommes assez puissants; nous ne sommes pas ici pour nous protéger,

mais comme représentants de notre vaste organisation pour protéger le public". Telle est la situation.

Vraiment, quand j'ai entendu ces gens tenir ces propos au Sénat, j'ai senti qu'ils nous faisaient la leçon. Tout considéré, c'était bien leur attitude. Ils ont fait observer: "Nous vous soupçonnons très fortement de prêter l'oreille aux discours des patrons", ce sont leurs propres paroles "et nous venons ici pour protéger le public." Qu'il en soit ainsi, et, pour ma part, je crois que nous désirons la paix. Nous voulons faire tous nos efforts pour inspirer confiance aux deux parties. Accordons aux unions ouvrières tout ce que nous pouvons leur accorder. Par contre, espérons que si nous prévoyons le danger que la confiance de l'autre partie soit effrayée —car il faut deux parties pour clore un marché—qu'on soit animé du même esprit et qu'on écoute nos paroles.

Ce n'est pas mon dessein que nous écartions l'amendement, mais je suis d'avis que nous devrions le restreindre à l'exploitation houillère que le législateur se proposait de viser uniquement. Vous protégeriez alors une multitude de petits mineurs dont quelques-uns sont moins riches que certains de leurs employés, qui gagnent $3,000, $4,000, $5,000 et jusqu'à $6,000 par année. Beaucoup de ces pauvres mineurs qui vont explorer des régions désertes ne retirent pas autant de centaines de dollars que ces employés en touchent de milliers. N'oublions pas que les mineurs prospectent au profit du Canada, aussi bien qu'à leur propre profit. Ne les rebutons pas et ne leur appliquons pas cette loi onéreuse qui a uniquement été destinée à viser les vastes organisations patronales, comme les exploitants de houillères.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, puisque mon honorable ami me fait l'honneur d'une mention personnelle, je lui rends le même compliment, car il est passé maître dans l'art qu'il veut bien me reconnaître. La différence entre l'amendement qui vient d'être proposé, et auquel je me suis respectueusement opposé, pour les motifs exposés, et celui qui est contenu dans le bill, est que le désir du changement apporté par le projet de loi résulte des griefs pouvant exister du fait que la loi actuelle ne fonctionnait pas avec équité et justice. Or l'amendement qui vient d'être proposé, et auquel je m'oppose respectueusement, ne découle d'aucun abus et d'aucune injustice dont se soient plaints ou dont aient souffert les patrons que cet amendement tend à protéger. Ce n'est donc pas exposer les faits sous leur jour véritable que de me taxer d'inconséquence sous prétexte que j'approuve un amendement et que j'en désapprouve un autre.

L'honorable sénateur a aussi parlé d'une induction — non pas une affirmation, mais une induction—faite devant le comité lors de la délibération de cette mesure par un monsieur qui a comparu devant le comité. Cette induction, qu'on a peut-être mal interprétée, indiquait que les représentants ouvriers étaient sous l'impression que des sénateurs qui avaient présenté ou appuyé certaines modifications à la loi agissait à l'instigation des patrons. Je veux tirer ce point au clair, parce que je connais les faits, et je sais quelle était l'idée du représentant qui s'est prononcé dans ce sens. Il se rappelait les paroles d'un honorable sénateur, qui a déposé, à la dernière session, le même amendement, dont l'objet est la nomination d'un président. Je lirai les remarques de notre collègue. Ainsi, nous pourrons tirer chacun nos propres conclusions quant à savoir si le représentant qui a l'autre jour témoigné devant le comité était justifié d'exprimer sa pensée. Je sais que nul n'était visé, si ce n'est l'honorable sénateur qui a présenté les remarques que je vais lire. Il y a un an, lorsque ce bill est venu en discussion au Sénat, notre collègue a proposé un amendement et fait observer:

> Le paragraphe (3) de l'article 8 de la loi de 1907 prévoit qu'en cas de désaccord entre le patron et l'employé au sujet de la nomination d'un tiers arbitre, le ministre du Travail devrait nommer ce tiers arbitre. Or, des patrons très importants m'ont représenté que cette condition n'était pas très satisfaisante.

C'est à cause de ces paroles que ce monsieur a l'autre jour indiqué au comité que les ouvriers avaient raison de croire que quelques-uns des sénateurs qui s'opposent aujourd'hui à la mesure dont la Chambre est saisie ne se laissent pas guider par leur propre jugement, mais par les représentations qu'on leur a faites. Je ne vois rien qui milite contre cet exposé. C'est un exposé de fait. Il est probable que d'autres représentants de cette Chambre ont, comme moi, estimé que nous adopterions une certaine attitude à la suite de représentations qu'on nous a faites, et parce que nous croyions suivre la bonne ligne de conduite. Nous devrions, ce me semble, nous abstenir de révoquer en doute les motifs qui peuvent nous pousser à appuyer une mesure législative ou à nous y opposer.

Je n'ai pas d'autre observation à présenter à l'égard des amendements proposés, sauf que le régime de la loi n'a connu aucun abus ni aucun traitement injuste, car la loi n'a perpétré aucune injustice au cours des dix-sept années de son existence. Vu les conditions qui règnent, il n'est donc pas nécessaire de rema-

nier la loi, et je suis d'avis qu'il faudrait attendre qu'il se produise un cas d'injustice réelle envers les patrons avant de toucher à cet article.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Honorables messieurs, il me semble que ce bill est perpétuel, car tous les ans un de nos collègues se croit obligé de le déposer pour amender quelque article de cette loi. Si ma mémoire est fidèle, on a, chaque session, depuis ma nomination au Sénat, présenté une mesure dans ce sens. En ce qui concerne la législation ouvrière établie dans tout l'univers, je n'ai jamais entendu faire autant d'éloges que de cette loi des enquêtes en matière de différends industriels. Et même si nous étions dotés d'une loi utopique, il se trouverait quelqu'un pour l'amender. On dit qu'une multitude de législatures désirent amender l'oraison dominicale, mais elles n'osent pas, parce qu'elles ne croient pas que l'opinion publique soit assez mûre. Les deux côtés de la Chambre ont affirmé que le fonctionnement de la loi a donné au public une satisfaction raisonnable, et qu'elle a traité avec justice et le patron et l'employé. J'ai lu ces articles, et bien que je prétende avoir certaines notions de droit, je ne puis me rappeler du jour au lendemain leur sens réel. Je ne suis pas d'avis que le Parlement apporte aucune espèce de modification à cette loi, à moins qu'il ne nous soit démontré qu'il y a un abus à redresser. Nous ne devrions adopter aucun article de ce projet de loi, car nous ne ferions que bouleverser la loi actuelle.

L'honorable M. BELCOURT: Me sera-t-il permis de demander à l'honorable sénateur de Welland si l'on a cherché à appliquer la loi à d'autres compagnies minières que les compagnies d'exploitation houillère? Si l'on a cherché à l'appliquer à d'autres compagnies, quel en a été le résultat? Je désirais savoir si des compagnies à qui on a tenté d'appliquer la loi ont formulé des objections?

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que je puis répondre à mon honorable ami. La loi venait à peine d'être adoptée, en 1907, que les propriétaires et les employés de trois mines ont demandé la constitution de conseils d'arbitrage pour régler leurs différends. Le sous-ministre du Travail a rapidement examiné les statistiques officielles, et nous constatons que les propriétaires et les employés de sept mines sont venus à Ottawa pour soumettre leurs différends à des conseils d'arbitrage. De 1907 à 1923, il s'est produit 24 différends dans les mines. Il va sans dire que j'exclus les houillères. Cela me paraît très concluant quant à l'utilité de la loi à satisfaire aux demandes des ouvriers au moyen de l'arbitrage. Sur ces vingt-quatre cas, vingt-trois conseils d'arbitrage ont été constitués à la demande des employés, et un à la demande des patrons.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami aura-t-il l'obligeance de nous apprendre combien de ces compagnies minières se sont opposées à tomber sous le coup de la loi?

L'honorable M. ROBERTSON: Ne serait-il pas mieux de poser la question sous une autre forme? N'est-il pas exact que, dans tous les cas, les conseils d'arbitrage ont été établis parce que les deux parties ont consenti à soumettre leurs différends à l'arbitrage et qu'il n'a jamais été constitué de conseil de conciliation quand l'une ou l'autre des parties s'y opposait, excepté pour une utilité publique?

L'honorable M. GORDON: J'ose dire que dans les cas mentionnés par l'honorable dirigeant de la Chambre, seules les vastes corporations qui étaient en activité depuis quelque temps déjà étaient en cause. Si nous adoptons cet amendement, la loi s'appliquera à tous les cas où il y a dix employés.

L'honorable M. DANDURAND: La loi n'est pas modifiée à cet égard.

L'honorable M. GORDON: Je crois qu'elle l'est.

L'honorable M. DANDURAND: Oh, non.

L'honorable M. GORDON: L'amendement s'applique à dix hommes ou plus.

L'honorable M. ROBERTSON: Cette disposition a toujours existé.

L'honorable M. GORDON: Je réitère que toutes les compagnies minières qui ont soumis leurs différends à des conseils de conciliation étaient des compagnies de mines en exploitation. Dans beaucoup de cas de groupement d'au moins dix hommes, qui ne sont en réalité que des prospecteurs inaugurant leur exploitation, ils peuvent être classés comme mineurs. C'est ce que je crains.

L'honorable M. BELCOURT: On n'a pas changé les conditions minières, et on ne les changera pas. De puissantes compagnies disposant de vastes capitaux ont exploité ces mines, et, à ma connaissance, c'est le cas survenu dans le comté dont parle mon honorable ami. La difficulté est que les opérations se sont pour ainsi dire bornées à la prospection. Depuis qu'elle a été établie, la loi a très régulièrement fonctionné dans ces régions.

L'honorable M. GORDON: Je n'ai pas la prétention d'en connaître plus long que mon honorable ami à ce sujet, mais je sais qu'à l'heure actuelle il y a, dans le nord de l'Onta-

rio, un certain nombre d'hommes qui, par groupes de pas plus de dix, ne se livrent pour ainsi dire qu'à la prospection, et qui ne peuvent se procurer le capital tant qu'ils n'auront pas de résultats à produire.

L'honorable M. BELCOURT: Cela confirme ce que je dis.

L'honorable M. GORDON: Cela peut le confirmer jusqu'à un certain point, mais voici un exemple. Un homme décide, en compagnie de dix autres hommes, de creuser un puits afin de constater l'existence d'un gisement minier. Ses fonds disponibles sont très restreints. Un différend s'élève entre lui et ses employés. Cet amendement le contraindrait à leur payer leurs salaires au taux établi jusqu'à la date du règlement, c'est-à-dire durant une période de 30, 60 ou 90 jours. Cet homme n'a pas les fonds pour payer ses hommes.

L'honorable M. BELCOURT: Dans ce cas, il ne devrait pas creuser le puits.

L'honorable M. GORDON: Tel peut être l'avis de mon honorable ami, mais je connais dans cette localité des hommes qui n'auraient pas dû se livrer à des entreprises qui paraissaient insensées, mais qui ont persévéré et réussi. C'est un aspect de la question que mon honorable ami ignore, et il pourrait traiter d'insensés ces audacieux. Pour l'une des plus riches mines du nord de l'Ontario, on a conseillé à celui qui tentait de découvrir la nature du terrain, de renoncer à sa tâche et de ne pas dépenser d'argent. Il a fait fi de ces conseils, et peu de temps après il a découvert une mine excessivement riche.

L'honorable M. BELCOURT: Cela est arrivé souvent.

L'honorable M. GORDON: Il peut se produire certaines circonstances par lesquelles vous priverez cet homme de l'occasion d'accomplir sa tâche, et il me semble que nous ne devrions pas l'en priver.

L'honorable M. DAVID: Si l'amendement ne cause aucun préjudice, et s'il peut procurer un grand bienfait, comme on l'a établi, pourquoi s'y opposer?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami fait-il allusion à l'amendement qui limite l'application de la disposition aux houillères?

L'honorable M. DAVID: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Pourquoi modifier une loi qui a eu un effet aussi salutaire? J'ai mentionné vingt-quatre cas de mineurs qui ont soumis leurs différends à des conseils de conciliation, ce qui a évité, peut-être neuf fois sur dix, la grève et l'interruption du travail. Alors pourquoi intervenir? On mentionne des cas où il serait impossible à la loi de s'appliquer. Si la loi ne jouait pas dans certaines circonstances, le ministre du Travail jugerait que rien ne motiverait la constitution d'un conseil, et il n'en accorderait pas. Cette loi existe depuis dix-sept ans, et elle n'a occasionné aucun préjudice. Nul ne peut signaler un cas comme celui imaginé par mon honorable ami. Alors, pour quelle raison modifier la loi afin d'en restreindre le jeu, quand son application a donné une satisfaction générale?

L'honorable M. GORDON: Pour la simple raison que j'ai mentionnée? Dans le passé, des centaines d'hommes exerçaient ces opérations et, à l'avenir, des milliers les exerceront. Et plus le nombre sera élevé, plus grand sera le danger de différends.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami croit-il réellement que dans l'Ouest canadien ou dans le Canada-central, où un groupe de dix ou quinze hommes peut accompagner un prospecteur et décider de vivre avec lui en plein désert, il soit probable qu'une grève éclate à un certain moment? Est-il possible qu'un pareil fait se produise et que ces hommes demandent l'établissement d'un conseil de conciliation? N'est-ce pas dans les industries solidement établies, employant des centaines d'hommes, que ce fait survient? Nous n'avons jamais entendu dire qu'un faible groupe se soit adressé aux autorités fédérales pour faire régler ses différends.

L'honorable M. ROSS: Nous comprendrions et apprécierions peut-être mieux cet amendement, si nous en différions l'étude jusqu'à ce que nous ayons délibéré l'article 2. L'amendement aura un tout autre caractère si nous l'étudions à la lumière de l'article 2. D'après les termes actuels de la loi, si ces petites mines constatent que leur marché est anéanti—et c'est, me dit-on, ce qui est arrivé aux mines d'asbeste—elles peuvent cesser leurs opérations et dire à leurs hommes: Nous diminuerons vos salaires, et quand le marché se relèvera, nous les porterons à l'ancienne échelle." Cette attitude sera impossible, si vous adoptez l'article 2, parce qu'il sera interdit de modifier les salaires avant que les hommes aient demandé l'établissement d'un conseil d'arbitrage et que la sentence ait été rendue. Dans l'intervalle, deux ou trois choses peuvent arriver: le marché peut monter ou baisser plusieurs fois.

Je vois une objection aux termes de la loi, si vous la modifiez par l'article 2 et si vous la rendez applicable à ces petites mines, no-

tamment à ceux qui tâchent d'obtenir ces mines. Les hommes qui partent pour la forêt doivent vivre au jour le jour et se débrouiller de leur mieux. Affirmer qu'ils ne peuvent, sans réer un conseil d'arbitrage, faire aucun changement s'ils sont acculés, et qu'ils doivent attendre peut-être 30, 60 ou 90 jours avant que le différend soit réglé, signifie simplement qu'ils ne peuvent exercer d'opérations. Nous ferions bien, je pense, de remettre l'étude de cet amendement jusqu'à ce que nous ayons délibéré l'article 2.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je n'ai aucune objection à différer l'étude de mon amendement. Je crois que l'honorable sénateur a raison. Si vous adoptez l'article 2, le bill prête à objection, et le public veut être soulagé.

Me sera-t-il permis de demander à l'honorable leader de la Chambre pourquoi il répète constamment que la loi est parfaite, que tous en font des éloges, et qu'il n'est exprimé aucun grief? Il ne s'agit pas des termes actuels de la loi, mais de l'amendement. Nous sommes disposés à abonder dans son sens. La loi est excellente: n'y touchez pas.

L'honorable M. DANDURAND: Non, non. Je ne puis affirmer cela quand je présente des amendements à la Chambre.

L'honorable M. BEAUBIEN: Certes non.

L'honorable M. DANDURAND: Je dis que la loi est excellente. Si mon honorable ami me convainc qu'elle est erronée sur le point qu'il attaque, je l'appuie. En ce qui concerne mon amendement, je suis prêt à le motiver.

L'honorable M. BELCOURT: Votre amendement est bien fondé, le sien ne l'est pas.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami sait assurément que nous discutons le danger d'un amendement. Et la preuve, c'est que sous le régime de cette loi, en vigueur depuis près de vingt ans, les mineurs n'ont pas exposé de grief. Cette proposition n'est pas devenue loi, mais simple menace de loi, et nous entendons s'élever des griefs anticipés. Il existe certainement un motif. Laissons donc de côté la question de la loi. Ce n'est aucunement la loi que nous sommes appelés à juger. Que mon honorable ami ne se replie pas derrière la loi, que nous ne désirons pas attaquer. Dès que nous attaquons l'amendement, ses champions s'empressent d'aller se mettre à couvert derrière la loi et de la présenter comme étant parfaite. Nous sommes d'accord sur ce point.

L'honorable M. CASGRAIN: N'y touchez pas.

L'honorable M. BEAUBIEN: Pouvez-vous dire cela de l'amendement? Ne mettez pas la loi en cause. Elle est parfaite, et nul ne l'attaque. Il s'agit des amendements. Si vous écartez la question de la loi, toute votre argumentation ne pèse pas bien lourd, toute déférence gardée. En effet, toutes les autorités que vous avez citées se rapportent à la loi, dont chacun reconnaît la perfection. Mais quelle autorité avez-vous pour étayer votre amendement? C'est ce que je désire savoir.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ne doit pas oublier que les Statuts contiennent une loi qui, il le reconnaît, donne satisfaction.

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: S'il fait cette assertion, que j'accepte dans son intégralité, qu'est-ce que cela signifie? Que mon honorable ami reconnaît le principe contenu à la clause 57, et qui énonce:

> Les patrons et les employés doivent donner préavis d'au moins trente jours d'un projet de changement affectant les conditions du travail relativement aux salaires ou aux heures de labeur, et dans le cas d'un différend résultant de ce projet de changement, jusqu'à ce qu'un conseil se soit finalement prononcé sur ce différend et qu'une copie de son rapport ait été remise par l'intermédiaire du directeur des enquêtes aux deux parties affectées, ni l'une ni l'autre de ces parties ne changeront les conditions de travail au sujet du salaire ou des heures.

Mon honorable ami affirme que la loi est parfaite, et en voilà les termes, qu'il approuve. Nous disons que si ces termes sont parfaits, ils doivent être observés. Mon honorable ami a fait remarquer qu'on ne pouvait appliquer la loi, qu'elle pouvait être enfreinte, et que les manufacturiers pouvaient l'éluder. Nous sommes ici pour veiller à ce que les patrons l'observent. Nous avons adopté une loi qui impose une obligation aux ouvriers. Lors de l'adoption de la loi, ces derniers n'étaient pas aussi puissants qu'ils le sont aujourd'hui. Nous leur avons commandé d'obéir, au risque d'encourir une sanction. Les salariés ont dû s'incliner, car ils pouvaient être traduits en justice. Aujourd'hui, nous disons aux manufacturiers et aux propriétaires d'utilités publiques qu'ils doivent se conformer à la loi, accepter un certain principe, et qu'il leur interdit d'accomplir certaines choses. Nons nous présentons devant le Parlement pour affirmer que la loi adoptée par les Chambres de la législature et signée par le représentant de Sa Majesté doit être respectée dans son esprit et dans sa lettre. Mon honorable ami a été l'un des premiers à faire observer: "Nous n'avons aucune objection à la loi, car elle ne comporte pas de sanction". Qu'il se rappelle ses pa-

roles. Nous demandons aujourd'hui au Parlement d'imposer une rigueur. Le Parlement l'a déjà fait pour l'une des parties, le salarié.

L'honorable M. BEIQUE: Quelle rigueur?

L'honorable M. DANDURAND: La sanction.

L'honorable M. BEIQUE: Quelle sanction?

L'honorable M. DANDURAND: Celle édictée à l'article 59.

L'honorable M. BEIQUE: Où l'honorable sénateur trouve-t-il à l'article 59 une sanction contre les salariés?

L'honorable M. DANDURAND: Pour l'indiquer, je citerai la clause:

Tout employé qui se met en grève contrairement aux dispositions de la présente loi est passible d'une amende d'au moins dix dollars et d'au plus cinquante dollars pour chaque journée que cet employé est en grève.

Si la clause 59, qui concerne les patrons, avait contenu les mêmes termes, nous ne proposerions pas l'amendement actuel. La clause 58 ne prévoit pas qu'un patron qui modifie les heures de travail contrairement aux dispositions de la loi sera passible d'une peine pécuniaire. Bien que l'article 57 ait défendu aux deux parties de changer les conditions, l'article 58 énonçait simplement:

Un patron qui déclare ou cause une contre-grève contrairement aux dispositions de la présente loi est passible d'une amende d'au moins cent dollars et n'excédant pas mille dollars pour chaque jour ou partie de journée que dure cette contre-grève.

Par conséquent, malgré la prescription de l'article 57, qui interdit de changer les conditions de travail relativement aux salaires ou aux heures, avant l'institution d'une enquête et le prononcé de la sentence, cette interdiction ne comporte aucune sanction en cas d'infraction. Et nous affirmons que si le principe exposé à l'article 57 est juste, c'est-à-dire que ni le patron ni l'employé ne doivent changer les conditions relatives aux salaires et aux heures, tant que l'enquête n'a pas été tenue et que la sentence n'a pas été prononcée, le patron doit se soumettre au même titre que l'employé. Je suis surpris d'entendre certains de nos collègues prétendre: "Nous avons fait cette défense au patron et à l'employé, mais nous laisserons le patron braver la loi, parce qu'aucune sanction ne le frappe." Je ne puis comprendre leur attitude.

L'honorable M. CASGRAIN: Tout le monde ne serait-il pas heureux si nous supprimions la sanction qui frappe l'employé? Cette sanction est tout à fait inopérante, car il est impossible de prélever l'amende.

L'honorable M. ROSS: Elle n'a absolument aucun effet.

L'honorable M. CASGRAIN: Elle est tout à fait inopérante. Dans ce cas, pourquoi ne pas la supprimer pour les deux parties, qui seront alors sur le même pied?

L'honorable M. BEIQUE: Honorables messieurs, je suis d'accord avec l'honorable sénateur de Welland, quand il affirme que cette loi a fonctionné d'une manière satisfaisante; et je suis d'avis qu'il serait malheureux de la modifier de quelque façon que ce soit, sauf la modification suggérée et qui supprimerait la sanction frappant l'employé. La loi n'est pas coercitive. Dans son application, elle n'a jamais été obligatoire pour les parties. Son intention est d'établir un conseil afin d'exposer publiquement les faits réels d'un différend, et afin qu'une saine opinion publique puisse exercer une influence salutaire sur le patron et sur l'employé. Le rapport du conseil constitué n'a pas d'autre effet. Le conseil peut présenter un rapport, mais le patron ou l'employé peuvent le rejeter.

L'honorable M. CASGRAIN: Le conseil donne un avis salutaire.

L'honorable M. BEIQUE: Tel a été l'objet de la loi, qui a joué dans ce sens. Vous voulez aujourd'hui insérer une clause pénale. Pour ma part—et je m'appuie sur un puissant motif —je suis convaincu qu'il n'est pas du ressort du Parlement d'insérer une clause pénale dans cette loi; et il n'est pas du ressort du Parlement d'insérer la clause que l'honorable dirigeant du gouvernement a mentionnée.

L'honorable M. MURPHY: En tout cas, elle est inepte.

L'honorable M. BEIQUE: La constitution est précise sur ce point. Les droits civils relèvent exclusivement des provinces. Or, le droit de passer contrat n'est-il pas l'un des principaux droits civils? Je passe contrat avec mon employé, et je conviens de lui payer tant par mois. Le Parlement du Canada m'empêchera-t-il de modifier ce contrat, ou, si je le modifie, de me frapper d'une peine. J'ai l'absolue conviction que cette question n'est aucunement du ressort du Parlement fédéral.

Où est l'utilité ou l'opportunité de soulever une question de cette nature? Que ferez-vous si, par exemple, vous amendez l'article 57, comme le bill dont nous sommes saisis, et adopté par la Chambre des Communes, se propose de le faire? Vous créerez cette situation: que des compagnies contesteront le droit du Parlement d'édicter cette mesure législative, et vous ferez naître un élément de discorde. Quand les deux côtés de la Chambre reconnaissent que la loi a fonctionné avec satisfaction depuis dix-sept ans, pourquoi ne pas s'en tenir à ses termes actuels, puisqu'ils sont

satisfaisants? Je le réitère, je suis absolument d'avis que la sanction que l'on veut décréter contre les employés est ultra vires. Même si elle ne l'était pas, je me prononcerais pour sa suppression de la loi, et je laisserais intactes les autres dispositions législatives.

L'honorable M. CASGRAIN: Cela rendrait justice à toutes les parties.

L'honorable M. DANDURAND: Je désire poser une question à mon honorable ami. A la réunion du comité des chemins de fer, nous avons entendu les représentants ouvriers. Ils nous ont appris que, vu l'application uniforme et équitable de la loi, ils avaient graduellement réussi à convaincre les ouvriers qu'ils représentaient que la loi n'était pas dépourvue de mérite. Mais les conditions ont changé depuis 1907. Les salariés qui s'efforçaient d'améliorer leurs conditions de travail et leurs salaires ont profité de la loi pour atteindre leur but. C'est aujourd'hui au tour des patrons, qui tâchent de diminuer les salaires. Il y aura certes résistance, comme dans le passé, et conflit. Nous avons la loi de conciliation. Mon honorable ami croit-il que les patrons méconnaîtront les prescriptions de la loi avant la conciliation des parties, qu'ils imposeront leur volonté aux employés en diminuant leurs salaires, contrairement à la lettre et à l'esprit de la loi, et qu'ils créeront ainsi une situation qui permettra au conseil d'amener les parties à se concilier? Ce qui m'a frappé dans l'argumentation des chefs ouvriers, c'est que cette loi est essentiellement un moyen de conciliation, et qu'elle permet aux parties de faire un honnête effort pour régler leurs différends. Mon honorable ami est-il d'avis que si le patron, avant l'ouverture de l'enquête, ou au cours de l'enquête, cherche à imposer ses vues en diminuant les salaires, il contribuera à faire opérer le règlement que cette loi prévoit?

L'honorable M. BEIQUE: Je suis prêt à répondre à la question, et je crois que la réponse est facile. Ainsi que je l'ai fait remarquer, les deux parties reconnaissent que la loi actuelle a fonctionné d'une manière satisfaisante. Avons-nous observé que les patrons étaient enclins à en méconnaître les dispositions et à traiter injustement leurs employés? Au contraire, ne se sont-ils pas montrés aussi conciliants que possible et n'ont-ils pas obéi aux obligations morales de la loi?. Abstraction faite de toute clause pénale, la loi impose aux deux parties l'obligation de chercher à régler leurs différends. Les deux parties ont accepté cette obligation. Nous avons l'aveu des employés, qu'ils étaient opposés à l'idée de la loi, mais qu'ils ont appris à en reconnaître la justice et à en respecter les dispositions. Nulle clause pénale n'a été imposée à l'une ou l'autre des parties. Où est donc l'élément de discorde? Nous ne devons pas supposer qu'à l'avenir les patrons agiront autrement que dans le passé. Si la loi a jusqu'ici joué avec satisfaction, il faut supposer qu'à l'avenir son application donnera également satisfaction. Alors, pourquoi y insérer un élément de discorde au bénéfice du patron ou de l'employé? Je reconnais parfaitement que cette disposition n'aurait jamais dû y être incorporée. Perfectionnons donc la loi au bénéfice de l'ouvrier, et les deux parties conserveront l'esprit de conciliation qui les anime, et ce sera dans cet esprit qu'il mettront la loi à profit.

L'honorable L. C. WEBSTER: Me sera-t-il permis de demander au leader du Gouvernement si le ministère du Travail a exprimé un avis sur la validité de l'amendement proposé? Etant donné l'assertion de l'orateur précédent, j'ai lieu de supposer qu'il existe quelque doute sur la validité de l'amendement proposé, et je désirerais savoir si le ministre de la Justice a émis un avis sur ce point.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne vois pas que les amendements déposés altèrent dans une grande mesure le principe déjà contenu dans la loi. Si ces amendements sont inconstitutionnels, on pourrait au même titre attaquer le reste de la loi. Le Conseil privé n'a pas été appelé à prononcer d'arrêt sur la loi, non plus que sur aucune de ses dispositions. La cour d'appel d'Ontario a maintenu la validité de la loi. Il se pourrait, toutefois, que le Conseil privé ou la cour Suprême se prononce dans un autre sens, mais jusqu'ici on n'a pas attaqué la loi, qui figure dans les Statuts depuis 1907. Nous en délibérons l'amendement—et ces amendements n'ont pas été aussi fréquents que le prétend mon honorable ami de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton). En effet, depuis 1907, je ne relève que trois modifications, destinées à la perfectionner. Je ne crois pas que nous devions, en ce moment, révoquer notre ressort en doute, ou nous abstenir de perfectionner la loi.

On a fait observer que la loi n'a donné lieu à aucune poursuite contre les patrons ou les employés. J'ai un relevé des poursuites intentées sous le régime de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, et je constate que deux déclarations de culpabilité ont été prononcées contre des patrons pour avoir illégalement déclaré des lock-out ou contre-grèves, et contre des employés pour avoir illégalement déclaré des grèves. Il y a aussi eu une déclaration de culpabilité pour provocation à la grève et aide aux grévistes, trois dé-

clarations de culpabilité pour grèves illégales, provocation à la grève et aide aux grévistes, une injonction pour empêcher une union d'encourager une grève, et deux injonctions pour arrêter les délibérations d'un conseil.

L'honorable M. GRIESBACH: A-t-on prélevé l'amende infligée aux employés? Si on l'a prélevée, quel en a été le montant?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas de renseignement à ce sujet.

L'honorable M. WEBSTER: Puis-je demander si ces amendements ne sont pas un plus grand empiètement sur les droits provinciaux que la question déjà déférée à la cour d'appel d'Ontario?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne le crois pas, parce qu'on n'a jamais attaqué l'article 57, qui énonce:

Les patrons et les employés doivent donner avis d'au moins trente jours de tout changement projeté dans les conditions du travail au sujet du salaire ou des heures; et chaque fois qu'un différend a été soumis à un conseil, et tant que le conseil n'a pas finalement agi, aucune des parties ni les employés dont les intérêts sont en jeu ne changeront les conditions du travail au sujet du salaire ou des heures.

Cet article interdit de faire certaines choses. La clause pénale contre les employés s'applique à tout l'article 57; l'article 59 l'embrasse en partie, et ces dispositions sont incorporées dans les Statuts depuis 1909, je pense.

L'honorable M. BEAUBIEN: Nous avons discuté presque tout le bill sur l'amendement apporté à la première clause. Pour ne pas répéter un argument, il me sera peut-être permis d'aborder maintenant la clause 2. On a révoqué en doute la constitutionnalité de cette clause. Lors de la première délibération de ce bill, j'ai compris que l'honorable leader du gouvernement devait soumettre à la Chambre un jugement dans l'affaire de la Toronto Electric Commissioners vs Snider, O'Donohue et McHuigan. Si j'ai bien compris, l'honorable monsieur a affirmé que ce n'était pas un jugement rendu par un tribunal de dernier ressort, mais celui d'un tribunal très respectable, qui maintient la constitutionnalité de la loi. Dans son interprétation de l'arrêt, l'honorable dirigeant est peut-être allé un peu trop loin. L'arrêt a été rendu sur injonction, pour que le tribunal ordonnât la cessation de l'enquête, et c'était le seul point à décider.

Il est hors de doute que ce Parlement a le pouvoir d'ordonner une enquête; et je désire lire un paragraphe du jugement, qui énonce très clairement que l'intention n'a pas été de maintenir tout pouvoir conféré par la loi autre que le pouvoir d'enquête. Voici l'objet du litige:

Les demandeurs demandent le redressement suivant: (1) une déclaration que les défendeurs sont, sans autorisation légale, constitués en un bureau de conciliation et d'enquête pour étudier les prétendus différends entre les demandeurs et certains de leurs employés.

(2) Une injonction enjoignant aux défendeurs et à chacun d'eux de poursuivre l'enquête ou, dans l'alternative, une injonction perpétuelle aux termes d'une injonction provisoire par les présentes accordée par le juge Orde.

Avant de rendre son arrêt, voici le considérant du tribunal:

Il n'est pas nécessaire, je crois, que la décision porte sur la validité constitutionnelle de l'un quelconque des articles de cette loi, qui ne traitent pas des pouvoirs du conseil. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de considérer la validité constitutionnelle des articles 56 à 61, lesquels traitent des grèves et des lock-out, jusqu'à ce que le différend soit déféré à un conseil d'arbitrage.

Il ressort donc que ce jugement n'a aucun effet sur les clauses 57 à 61, et notamment sur les clauses 57 et 58. J'ai cependant une autorité, de date plutôt récente, l'avis du ministère de la Justice. Il y a longtemps que cette Chambre sollicite du gouvernement un avis du ministère de la Justice, afin d'éclairer les sénateurs sur la portée des dispositions de la loi. Voici l'opinion de M. Newcombe—

L'honorable M. DANDURAND: A qui la lettre est-elle adressée?

L'honorable M. BEAUBIEN: Je l'ignore, mais je sais que c'est une copie d'une lettre demandée, je pense, par M. Church, député de Toronto aux Communes.

L'honorable M. DANDURAND: A-t-elle été déposée au Parlement?

L'honorable M. BEAUBIEN: Je l'ignore. Je sais cependant qu'elle est de M. Newcombe, et qu'elle a été remise à M. Church. La lettre énonce:

Relativement à votre lettre du 31 du mois dernier, à l'égard d'une demande de constitution d'un conseil de conciliation et d'enquête que le ministre du Travail a reçue concernant un différend entre la Toronto Hydro-Electric Power Commission et ses employés des catégories désignées comme ouvriers électriciens, je constate que le Toronto Hydro-Electric System est administré par une commission composée du maire, d'un membre nommé par le conseil municipal et d'un membre nommé par la Hydro-Electric Power Commission d'Ontario. On peut la qualifier d'institution municipale de la province.

J'observe que, dans les lettres sur lesquelles vous appelez mon attention, j'ai révoqué en doute à la fois l'interprétation de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907, et l'autorité du Parlement, en ce qui regarde les patrons provinciaux ou municipaux et leurs employés. Vous suggérez que, dans ce cas particulier, il faudrait déterminer d'une manière aussi précise que possible l'autorité du ministre.

Il me paraît évident que l'objet réel de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907, est de régler les différends entre patrons et employés des classes respectives auxquels la loi est destinée à s'appliquer, en vue d'empêcher les grèves et les lock-out. La loi prévoit l'établissement d'un conseil de conciliа-

tion et d'enquête, qui est autorisé à s'enquérir du différend et, si possible, à engager les parties à en venir à un règlement amiable. A défaut d'entente, le conseil doit présenter au ministre un rapport et exposer les faits et les circonstances, les conclusions du conseil et ses recommandations, et tant que l'affaire n'a pas été soumise et que l'enquête n'a pas été tenue, le patron et les employés ne peuvent respectivement déclarer le lock-out ou la grève. La loi édicte des peines en cas d'infraction à cette dernière disposition, mais ces peines sont nécessairement incidentes, la loi comportant une sanction et établissant la nature coercitive de ses dispositions. J'éprouve un doute très sérieux, qu'on puisse chercher à appliquer la loi, dans sa portée et son intention générale, aux municipalités ou à leurs employés, ou aux différends d'ordre local ou privé dans la province. A la vérité, je doute très fortement qu'on puisse donner effet à ses dispositions en compatibilité avec l'autorité exclusive conférée aux législatures provinciales.

Seule l'autorité judiciaire peut statuer en l'espèce. Je puis simplement, après une étude approfondie de tous les aspects de la question, émettre l'avis que si l'affaire est portée devant le comité judiciaire du Conseil privé, je prévois que ce comité judiciaire rendra un arrêt défavorable quant à l'autorité du ministre d'astreindre la Hydro-Electric Power Commission de Toronto à l'opération de la loi.

L'honorable leader observera que cet avis pèse le droit de ce Parlement, et par conséquent du ministre, d'appliquer une loi qui, non seulement concerne une corporation municipale, mais est du ressort de la province; et il me semble qu'il ne nous est pas nécessaire d'aller aussi loin. La loi a pour but de contraindre les deux parties à une entente, qui est une entente d'ordre civil, et à la respecter. Pour ce motif, j'estime que la loi est *ultra vires*. En tout cas, si la loi est adoptée, elle ne devrait l'être que sous réserve de l'approbation ou d'un avis favorable de la cour Suprême.

Encore un mot. Mon honorable ami m'a dit que je partageais son propre avis sur la loi elle-même. Je n'ai pas eu le dessein de dire, même si je l'ai affirmé, que je jugeais la loi comme étant absolument parfaite. J'ai simplement prétendu que mon honorable ami invoquait la loi, dont il affirmait la perfection, et j'ai fait observer que nous n'attaquions pas la loi, parce qu'en ce moment il ne s'agit pas de la loi, qui n'est pas en cause. Il a tout à fait oublié que les amendements sont seuls en discussion et que, par conséquent, les autorités qu'il nous a citées à l'égard de la loi n'ont absolument aucun poids. Je ferai donc observer à l'honorable monsieur: Ne nous citez pas ces témoignages, qui se rapportent uniquement à une loi qui n'est pas en cause, car nous sommes à délibérer selon leur mérite les amendements apportés à la loi. C'est l'unique sens de mes paroles.

L'honorable M. BELCOURT: Monsieur le président, je suis humblement et respectueusement d'avis que nous perdons notre temps. J'estime que cette Chambre n'entreprendra pas de décider que cette loi, en vigueur depuis dix-sept ou dix-huit ans, est *ultra vires*, parce qu'il a plu à quelqu'un d'en contester la constitutionnalité. Nous devons continuer à en assurer l'administration, tant qu'un tribunal compétent n'aura pas statué qu'elle est *ultra vires*. Toute cette discussion sur sa constitutionnalité me paraît être une perte de temps. Le Parlement s'est chargé d'édicter cette loi, qu'il a contribué à faire exécuter depuis dix-sept ou dix-huit ans, et il ne peut de sa propre initiative la décréter *ultra vires*.

En ce qui concerne l'amendement que le gouvernement propose aujourd'hui, et dont l'effet sera d'imposer au patron une peine à peu près similaire à celle qui imposée aux employés, voici comment j'envisage la question. On a émis l'avis que le gouvernement ne devrait pas adopter cet amendement, mais plutôt celui que mon voisin est à la veille de présenter et qui supprimera la sanction frappant les employés. Rien ne prouve que l'imposition de cette peine ait produit un très excellent effet. Le même argument paraît s'appliquer au patron, au même titre qu'à l'employé. La loi serait plus efficace si elle frappait d'une sanction les deux parties. On n'a pas cessé de contester la validité de la loi, et nous avons consacré deux heures à cette discussion. L'impression se dégage que la loi n'est guère opérante. Dans ce cas, pourquoi ne pas insérer une clause pénale qui obligerait les deux parties intéressées à se conformer à la loi ou à tâcher de l'appliquer? Le fait même qu'on révoque en doute la constitutionnalité de la loi impose au Parlement le devoir d'édicter une sanction, selon l'expression de l'honorable représentant de Montarville (l'honorable M. Beaubien), afin d'en assurer l'exécution. Je suis donc d'avis que nous devrions adopter l'amendement du gouvernement et que le Parlement devrait considérer cette question comme étant de son ressort, tant qu'un tribunal ne se sera pas prononcé sur la constitutionnalité du bill. Il n'appartient pas au Parlement de décréter qu'une loi adoptée par lui, et en vigueur depuis dix-sept ans, est *ultra vires*.

L'honorable M. DANDURAND: L'amendement, en sa clause 1, prévoit le cas de divergence d'opinion, lorsque les deux parties n'ont pu en arriver à une entente.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Ne signifie-t-il pas que les employés sont mécontents, qu'ils désirent conférer avec le patron et que celui-ci refuse d'entrer en négociations? Je croyais que ce point avait été soulevé l'an dernier, et que nous avions refusé de nous rallier à cet amendement.

L'honorable M. DANDURAND: Non; il a été adopté. Cette clause ne traite que de la demande de constitution d'un conseil. Elle ne se rapporte, ainsi que mon honorable ami le constatera s'il lit la clause tout entière, qu'à la procédure concernant la déclaration statutaire à joindre à la demande de constitution d'un conseil.

L'honorable L. C. WEBSTER: Avant que nous adoptions la clause 1, je désire proposer un amendement qui vise l'article 8 de la loi, tandis que la clause 1, si je ne me trompe, vise l'article 15. Voici les termes de mon amendement.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami a-t-il l'intention de proposer un amendement à la clause 1?

L'honorable L. C. WEBSTER: Il vise l'article 8, lequel est antérieur à l'article 15, que nous sommes à discuter.

L'honorable M. DANDURAND: Je prierai mon honorable ami de permettre que nous étudions d'abord cette clause du bill. Une fois cette clause délibérée, il pourra présenter un amendement à l'autre clause.

L'honorable L. C. WEBSTER: Mais si l'article ne vient pas en discussion, je désire que la Chambre délibère mon amendement.

L'honorable M. DANDURAND: Nous ne pouvons cependant pas délibérer deux clauses en même temps. Nous devons d'abord concentrer notre attention sur la clause 1, et quand nous l'aurons délibérée, nous procéderons à l'étude d'une autre clause. Voulez-vous mettre la motion aux voix, M. le président?

L'honorable PRESIDENT (du comité): En premier lieu, est-ce le désir du comité que l'étude de l'amendement soit remise?

L'honorable M. BELCOURT: Puis-je demander, monsieur le président, de quel amendement il s'agit?

L'honorable M. DANDURAND: L'amendement qui se rapporte aux houillères.

L'honorable PRESIDENT (du comité): (Il lit):

Est abrogé l'alinéa (c) de l'article 2 de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907, et remplacé par le suivant:

"(c) 'patron' signifie toute personne, compagnie ou corporation qui emploie dix personnes ou plus ou exploite quelque houillère...

L'honorable M. BEAUBIEN: Dois-je entendre que le leader de la Chambre désire que l'étude des amendements soit différée jusqu'à ce que nous ayons adopté au moins l'article 1 du bill?

L'honorable M. DANDURAND: Je désire que nous suivions la règle, dans l'étude de ce projet de loi. Nous sommes à délibérer l'article 1. S'il n'y a aucune objection à l'article 1, nous devrions l'adopter, puis aborder l'étude de l'article 2, lequel contient un amendement à l'article 57 de la loi. Mon honorable ami pourra ensuite proposer son amendement.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je n'ai aucune objection, pourvu que nous ayons le droit de proposer de nouveau nos amendements après l'adoption des articles 1, 2 et 3 du bill. Régulièrement, nous devrions d'abord étudier les amendements. Toutefois, nous adopterons l'article 1.

L'article 1 est adopté.

Sur l'article 2—nouvel article 57—les relations entre les parties restent inchangées tant que le conseil n'a pas fait rapport.

L'honorable L. C. WEBSTER: Je propose cet amendement:

Si l'une ou l'autre partie manque ou néglige de faire régulièrement une recommandation dans ledit délai ou dans le délai prorogé que le ministre accorde pour un motif suffisant, le juge en chef de la province où le différend...

L'honorable M. DANDURAND: Non, non, cela ne se rapporte aucunement à cette clause.

L'honorable M. WEBSTER: Je me demande alors quand je pourrai le présenter.

L'honorable W. B. ROSS: C'est un autre point. Ce serait une nouvelle clause à insérer dans la loi.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas un amendement à la clause en délibération.

L'honorable W. B. ROSS: C'est une disposition nouvelle—une nouvelle clause.

L'honorable M. BEIQUE: Si je ne me trompe, le comité délibère la clause 2 du bill.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. BEIQUE: Je propose alors que la clause 2 du bill soit amendée par le retranchement de tous les mots après le mot "suivant", à la cinquième ligne, et leur remplacement par ce qui suit:

Il est illicite pour un patron, sans le consentement de la majorité des employés, attesté par écrit, signé d'eux, ou de leurs représentants autorisés, ou pour un employé, d'effectuer un changement dans les conditions de travail relativement aux salaires ou aux heures, si la partie qui opère le changement n'a pas trente jours au moins avant de ce faire demandé la constitution d'un Conseil auquel le différend doit être déféré. En ce qui concerne les salaires, le Conseil peut statuer que sa décision est rétroactive à une date qui ne doit pas être antérieure à la date de ce changement. A défaut par l'une ou l'autre partie de se conformer à la décision du Conseil, l'autre partie peut avoir recours à la grève ou à la contre-grève, selon le cas.

C'est l'amendement que j'ai proposé l'année dernière, et que cette Chambre a adoptée, sauf que j'ai inséré les mots "trente jours", qui ne figuraient pas dans l'amendement de l'année dernière. Cette disposition a pour objet de conférer aux patrons et aux employés le droit de changer les conditions de travail, en donnant un avis réciproque de ce changement, trente jours au moins avant de demander la constitution d'un conseil, et je crois que cela est juste à l'égard des deux parties.

Autant que tout autre, je reconnais le bienfait de cette loi. Je sympathise avec les ouvriers, dont la condition s'est très sensiblement améliorée au cours des cinquante dernières années, et qui avaient droit à cette amélioration de leur sort. Je sympathise avec leurs associations, et j'estime que cette loi a eu un effet salutaire. Je ne puis toutefois approuver l'injustice quil y aurait de dénier aux patrons ou aux employés le droit de modifier, s'ils le jugent à propos, les conditions de travail, en donnant un avis de 30 jours à l'autre partie, les patrons étant tenus de payer l'augmentation jusqu'au prononcé de la sentence arbitrale. Cela peut signifier $100 ou $1,000 par mois. Ainsi qu'on l'a mentionné l'autre jour, cela a entraîné pour une compagnie une dépense mensuelle de $500,000, et il peut s'écouler trois ou quatre mois, ou peut-être six mois, avant que la sentence soit prononcée? Dans l'intervalle, le patron serait obligé de verser à ses employés ce vaste montant de salaires, qu'il ne recouvrerait jamais. Je ne puis comprendre l'à-propos ou la justesse d'une loi de ce genre. Je propose cet amendement parce qu'il répugne au sens de la justice qu'une pareille loi orne les Statuts. Je ne doute pas qu'à l'avenir, comme par le passé, les patrons surtout soient responsables envers l'opinion publique, qu'ils soient enclins à faire de grandes concessions à leurs employés, et je les approuverais d'agir ainsi. Mais entre cette attitude et l'obligation de payer pendant des mois et des mois des salaires immérités, il y a une forte marge, ce me semble.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, nous avons déjà discuté ce point avec les représentants ouvriers au comité institué pour les entendre, et je désire exposer aussi équitablement que possible à la Chambre leurs vues sur cet amendement proposé. Ils affirment, et sur ce point nous sommes tous d'accord avec eux, que cette loi a été adoptée afin d'empêcher les grèves de maintenir l'harmonie entre le patron et l'employé. A cet effet, la loi a établi un mécanisme qui permet aux parties de conférer avec les arbitres, dont le rôle consiste à amener la conciliation des intérêts opposés. Tel est l'objet de la loi—de concilier les parties, le capital et le travail, pour que la paix règne au pays.

Au mois de juin courant, l'Association des manufacturiers a exprimé son avis sur le fonctionnement de la loi, dans les termes suivants:

> Le comité de l'association exprime sa vive satisfaction du succès de la loi Lemieux à régler les différends, et il fait ressortir que, sur 580 différends soumis à l'arbitrage prévu par la loi, dans 36 cas seulement les grèves n'ont pu être évitées.

Cela ne témoigne-t-il pas que la loi adoptée par le Parlement a produit des résultats vraiment extraordinaires?

Quelle est la réponse de la classe ouvrière à cette proposition de mon honorable ami? Que la loi avait décrété que, depuis 1907, il n'y aurait pas de changement tant que les parties ne seraient pas amenées à discuter librement leurs différends, et que la situation ne serait pas modifiée tant qu'un rapport ne serait pas présenté. En vertu de cet amendement, le patron donnerait avis à ses employés qu'il a demandé la constitution d'un conseil, et que 30 jours plus tard il diminuerait leurs salaires. Il faudrait alors organiser le conseil, qui ouvrirait ses séances et entendrait des témoins. Et si les arbitres ne réussissent pas à amener les parties à régler leurs différends dans ces trente jours, alors, ce délai expiré, les conditions seront changées, les salaires diminués et, le lendemain, la grève éclatera. Or, le but de la loi est précisément d'éviter la grève, et d'empêcher cette rupture.

Mon honorable ami affirme que le patron peut décaisser de forts montants. Tant que l'enquête n'est pas close, il est obligé de payer avec répugnance les anciens salaires jusqu'à la présentation du rapport. En conséquence, un demi-million de dollars est versé aux employés contre la volonté du patron. C'est exact, mais ce n'est envisager qu'un seul aspect du problème, et c'est l'exception qu'un patron soit contraint de décaisser $500,000 par mois, en attendant la clôture de l'enquête. Dans la cause citée, les patrons étaient le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, qui occupent le plus grand nombre d'employés en ce pays. C'est donc un cas extrême. Admettons cependant que cette augmentation de salaires ait représenté $500,000 par mois, que l'enquête ait duré deux mois, et que les patrons aient versé à leurs employés un demi-million de dollars, que ces compagnies n'auraient pas autrement été obligées de leur payer. Voici le côté débiteur: les compagnies ont décaissé $1,000,000. Il est vrai qu'elles auraient peut-être pu saisir l'occasion aux cheveux, et comme elles savaient que la constitution d'un conseil serait demandée et que l'enquête durerait deux mois ou plus, elles auraient pu pré-

voir ce retard nécessaire, et décidé la réduction des salaires à temps pour couvrir cette dépense. Disons, toutefois, qu'elles n'étaient pas en mesure de profiter de l'occasion et qu'elles auraient à débourser $1,000,000 dans une couple de mois. Nous ne devons pas oublier qu'il s'agit d'un cas extrême et d'une de nos plus vastes organisations ayant à son service le plus grand nombre d'employés. Eh bien, malgré ce paiement de $1,000,000, les compagnies canadiennes de chemins de fer seraient encore bénéficiaires conjointement avec la population du pays. Elles ont versé le million; c'est le débit. Mais, par contre, elles n'ont pas subi de grève ni de désorganisation, et leurs opérations n'ont pas été interrompues. D'autre part, si elles eussent refusé de se soumettre à l'arbitrage, la grève aurait éclaté, parce que la grande majorité des employés avait voté pour la grève, dont nous ignorons quelle aurait pu être la durée. Certes, une grève d'un mois, qui paralyserait tous nos réseaux ferrées, représenterait plus d'un million de dollars, et toutes les industries du pays auraient été disloquées.

Il y a trois parties en cause: le patron, l'employé et le public. Nous traitons des utilités publiques. Je prends le cas extrême cité par mon honorable ami, et qui est le plus fort exemple qu'il puisse présenter, les déboursés étant énormes et la perte élevée. J'affirme néanmoins que cette somme est très faible, si l'on tient compte du fait que la compagnie a maintenu son réseau en service, conservé l'harmonie et procuré satisfaction à ses employés.

Qu'est-il arrivé dans le cas mentionné par mon honorable ami? Le conseil d'enquête s'est prononcé contre les employés, mais ceux-ci se sont soumis à l'arbitrage et ont rencontré leurs patrons. Les deux parties se sont conciliées, et bien que, deux mois auparavant, les employés eussent, à une très forte majorité, voté en faveur de la grève, ils se sont inclinés devant la sentence arbitrale et ils ont accepté une diminution de salaires. Je ne sais si ce résultat a été une compensation pour l'augmentation de salaires. Je laisse à la Chambre le soin de répondre à cette question: les compagnies de chemins de fer n'ont-elles pas plus obtenu en donnant satisfaction à leurs employés, en évitant la grève et en s'assurant que leur administration se poursuivrait sans encombre?

Les chefs travaillistes entendus devant le comité se sont opposés à cet amendement, qui est contraire à l'esprit de conciliation, et qui menace l'existence, l'essence même de la loi, qui est la conciliation. Si le Sénat du Canada est d'avis que le patron a le droit de diminuer les salaires, dès qu'il en prend la décision, autant accepter purement et simplement le principe, plutôt que de fixer un délai de, disons 30 jours. En effet, quelle serait la conséquence pour ces gens qui doivent conférer à l'amiable en vue de régler leurs différends, s'ils apprennent que, pendant qu'ils s'efforcent de trouver une solution, les conditions ont été changées et que l'échelle des salaires a été baissée?

Je ne crois pas que l'amendement proposé produise d'heureux résultats, non plus que l'harmonie entre le capital et le travail. Pour ce motif, je sollicite vivement mon honorable ami de ne pas insister sur son amendement.

L'honorable M. BEIQUE: Ma réponse à l'honorable monsieur sera très brève. Sous l'empire de la loi, les patrons avaient le droit de modifier les conditions et les salaires, comme ils l'ont fait. Ils n'étaient pas obligés de continuer à payer les augmentations de salaires, mais ils les ont payées par esprit de conciliation; et bien que cet acte ait impliqué un montant de un million de dollars, ce montant aurait pu atteindre trois ou quatre millions, si la situation eût duré trois ou quatre mois, et je doute qu'ils eussent continué durant cette période.

Je suis disposé, et je crois que ce serait user de sagesse, à conserver les termes actuels de la loi. Je propose cet amendement parce que le gouvernement, ou l'honorable monsieur, cherche à modifier l'application de la loi. Il désire frapper d'une forte sanction les patrons et, par suite, en faire bénéficier les employés à un tel point que cela aura pour effet de retarder le plus possible le rapport du conseil. Si nous adoptons cet amendement, nous pourrons avoir des conseils qui rendront leur décision dans un délai de un ou deux mois, les deux parties étant intéressées à faire diligence. Par contre, les employés pourraient avoir intérêt à atermoyer le plus longtemps possible, et à faire rejeter la sentence quatre, cinq ou six mois plus tard. Où serait alors la justice de contraindre les patrons de payer à leurs employés, dans l'intervalle, le supplément de salaires?

La question que nous sommes à discuter concerne les employés de chemins de fer, mais nous ne devons pas perdre de vue les autres cas. Si cette loi doit s'appliquer aux autres compagnies, surtout aux compagnies minières, elle pourrait atteindre un grand nombre de compagnies qui ne seraient pas en mesure de continuer à payer les augmentations de salaires. Elles seraient forcées de cesser leurs opérations, si elles devaient continuer à payer des salaires élevés, ou bien elles encourraient les sanctions de la loi. Où est l'équité d'une pareille loi?

Je ne pense pas que l'honorable sénateur ait lieu de redouter que les compagnies de chemins de fer ou les grands patrons industriels de toute espèce ne soient pas animés de l'esprit de conciliation. Ils ont intérêt à se montrer conciliants envers leurs employés, et ce ne serait qu'en dernier ressort qu'ils modifieraient les conditions. Mais il me semble abusif de les priver du droit de modifier les conditions après un mois d'avis. Et, pour ma part, je ne puis consentir à retirer mon amendement.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Cette controverse semble indiquer clairement la sagesse qu'il y a de nous en tenir aux termes actuels de la loi jusqu'à ce qu'il se présente un cas sérieux, ou qu'un amendement soit réellement motivé. Beaucoup de gens s'emploient constamment à tenter de modifier cette loi.

L'honorable M. DANDURAND: Je puis faire observer à mon honorable ami que nous avons déjà eu ces conditions.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: On n'a pas démontré dans cette enceinte la nécessité de cette clause. Je n'approuve pas l'amendement, et je n'approuve pas cette clause, mais je voterais plutôt pour l'amendement que pour la clause. Je suis cependant d'avis que nous ferions mieux de nous en tenir aux termes actuels de la loi.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, vu les remarques de l'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) et certaines remarques de l'honorable représentant de Montarville (l'honorable M. Beaubien), il est manifeste que quelques-uns de nos collègues n'estiment pas qu'il soit justifiable ou nécessaire d'adopter les amendements dont la Chambre est saisie, et présentés par le gouvernement.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre, mais je veux bien préciser que, l'an dernier, on a tenté de faire adopter ces amendements. On les apporte de nouveau cette année, non pas par simple désir de discuter la loi et de chercher à la modifier, mais à cause d'une réelle injustice que les employés de chemins de fer canadiens ont éprouvée, d'abord en 1921, et qu'ils sont venus près d'éprouver une deuxième fois en 1922.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Qu'ils sont venus très près d'éprouver, dites-vous?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui, le 16 juin 1921, tous les chemins de fer du Canada ont, par l'entremise de l'Association des chemins de fer, donné avis collectif à leurs employés, par l'entremise de leurs diverses organisations, que, le 16 juillet 1921, soit 30 jours plus tard, une diminution uniforme des salaires représentant en moyenne $13 par mois et par employé serait arbitrairement opérée. Or, comme le nombre de ces employés est de 200,000, cette diminution de $13 par mois s'élevait à environ $2,600,000. On peut affirmer avec raison que la décision des compagnies de chemins de fer, décision que le ministère de la Justice a déclarée contraire à la loi du Canada, a fait subir aux employés canadiens une perte mensuelle de $2,000,000. Voilà le fait. Et voilà pourquoi les employés ont dans la suite entrevu le gouvernement et lui ont fait observer: "Auriez-vous l'obligeance de modifier la loi de façon à l'appliquer équitablement à tous les intéressés?

La question se pose maintenant de savoir si l'amendement est nécessaire pour produire ce résultat. Permettez-moi d'indiquer brièvement de quelle manière la loi a fonctionné, dans les années passées, au détriment des employés, et de souligner la perte qu'ils ont éprouvée pour s'y être conformés. Quand il est survenu une augmentation de salaires pour nos cheminots canadiens — et cette question ne s'est pas posée dans une autre industrie — les employés ont été les premiers à en parler, pressés par la nécessité. Ils ont ensuite signalé leurs besoins à l'attention de leurs représentants, qui avaient mission d'être leurs interprètes auprès de leur patron. Et à partir du moment où cette gêne s'est fait sentir, il s'est souvent écoulé des mois avant qu'une demande fût adressée au patron afin d'obtenir l'augmentation désirée. Après avoir soigneusement préparé leur demande et l'avoir régulièrement soumise, les employés ont entamé des pourparlers avec leur patron. Puis, une fois l'avis légal de 30 jours expiré, le patron a consenti à discuter ces propositions, et les négociations se sont poursuivies durant des semaines. En définitive, les parties n'ont pu en arriver à une entente et, invoquant la loi, les employés ont demandé la constitution d'un conseil. Durant dix-sept ans, ils ont observé la loi, et ils ont patienté jusqu'à ce que l'affaire fût soumise à l'arbitrage et jusqu'à ce que les arbitres eussent présenté leur rapport, aux termes de la loi.

Après tous ces retards, le conseil a soumis son rapport, dont les parties respectives pouvaient accepter ou rejeter les conclusions. Les archives du ministère du Travail révèlent que, dans la grande majorité des cas survenus durant une longue période d'années, à la suite de l'enquête, les deux parties ont adhéré aux recommandations du tribnal désintéressé, et le public n'a pas souffert d'interruption dans le service.

L'honorable M. CASGRAIN: En faveur de qui le conseil s'est-il prononcé?

L'honorable M. ROBERTSON: Il a d'ordinaire été guidé par le mérite de la demande. Je ferai maintenant observer que, dans chacun de ces cas, s'échelonnant sur une longue période d'années, les employés ont éprouvé de très lourdes pertes, qui ne peuvent être estimées en dollars, à cause de l'impossibilité de les calculer. Et la cause de ces pertes a été la remise de la date de la décision, ou de l'entente, selon le cas.

Un certain nombre de représentants travaillistes qui ont, l'autre jour, comparu devant le comité des chemins de fer du Sénat ont expliqué et fait ressortir que, pendant des années, les travaillistes ont été opposés à ce bill, à cause de l'injustice avec laquelle il traitait les ouvriers, à raison du fait même qu'il retardait le jour du règlement, toujours au grand profit du patron. Ce régime a duré de 1907 à 1920, en réalité jusqu'en 1921, alors qu'il s'est produit au Canada, chose sans précédente, un abaissement dans le coût de la vie. Depuis la création de la loi, le coût de la vie a constamment accusé une augmentation plus ou moins sensible et, en conséquence, l'échelle des salaires a graduellement été relevée. Il a toujours été à l'avantage des patrons que la date du règlement et du paiement fût retardée le plus possible, et je ne blâme aucunement les patrons d'avoir obtenu cet avantage.

Le reproche que les employés expriment à l'égard du régime est que, du moment que le soleil commençait à paraître sur l'autre versant de la montagne, et dès que le coût de la vie commençait à décliner légèrement, le patron a jugé à propos d'opérer une légère réduction dans les salaires; et nul ne peut le blâmer de cette attitude, car les conditions justifiaient un certain changement. Nous affirmons cependant que le patron aurait dû envisager la situation du même point de vue que les employés l'auraient envisagée, comme ils l'ont toujours fait depuis les seize dernières années, et qu'il n'aurait pas dû appliquer une diminution des salaires, contrairement à la loi, ainsi que l'a déclaré le ministère de la Justice, et priver ses employés de $2,000,000 par mois. Si je pille le gousset de mon prochain et lui enlève ce qui lui appartient de droit, j'encours les rigueurs de la loi. Et cependant, certains de nos collègues prétendent, et je suis sûr que leur opinion est erronée — que la compagnie de chemins de fer a le droit de piller le gousset de ses employés, sans s'exposer à la sanction de la loi.

Mon avis est fortement arrêté sur ce point. Après avoir réfléchi bien à froid, je ne pense pas qu'on puisse blâmer celui qui insiste auprès du Parlement du Canada pour faire adopter une loi, quelque en puisse être la nature, régissant les relations entre patrons et employés, et dont l'objet serait de maintenir la paix industrielle, et surtout d'encourager l'esprit de conciliation; mais les termes de l'amendement de mon honorable ami de De Salaberry (l'honorable M. Béique), ou ceux de la loi actuelle, ne permettront jamais d'atteindre ce but.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Nous avons discuté cette question l'année dernière, et j'ai oublié quelle a été la réponse. Si les chemins de fer effectuent aujourd'hui une diminution générale des salaires, et qu'un conseil soit ensuite constitué, les arbitres n'antidateront-ils pas leur décision, s'ils jugent que l'augmentation est juste?

L'honorable W B. ROSS: Ils sont obligés de le faire, s'ils estiment que la chose est juste.

L'honorable M. ROBERTSON: Non, le conseil de conciliation est absolument libre de faire la recommandation qu'il juge convenable au sujet de la date d'application.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Où est alors l'injustice? Supposons qu'il soit aujourd'hui opéré une diminution de, disons $13. Le conseil subséquemment constitué décide que la diminution n'était pas justifiée, et il accorde ces $13, le chemin de fer ne sera-t-il pas obligé de les payer?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Dans ce cas, où est la perte?

L'honorable M. ROBERTSON: Je dis oui, mais je désire expliquer ma réponse. La compagnie de chemin de fer peut exercer son propre jugement quant à savoir si elle doit payer ou non.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Elle ne paie pas toujours suivant la décision?

L'honorable M. ROBERTSON: Non. Mon honorable ami soulève le point de savoir si une compagnie de chemin de fer canadienne a déjà refusé d'accepter la décision d'un conseil. Je dois répondre par l'affirmative. L'année dernière, un conseil de conciliation a présenté un rapport unanime ne concernant pas seulement une compagnie de chemin de fer, mais pour ainsi dire toutes les compagnies de chemin de fer du Canada, et intéressant une catégorie de plus de 20,000 employés au service des chemins de fer canadiens. Dans son rapport, le conseil recommandait à l'unanimité une augmentation de salaires pour cette catégorie d'employés. Les chemins de fer ont,

néanmoins, unanimement et collectivement refusé d'adhérer à la recommandation du conseil.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Qu'est-il arrivé?

L'honorable M. ROBERTSON: L'augmentation n'a pas été acquise, parce que les compagnies de chemins de fer ont refusé de la leur accorder, comme c'était leur droit, et je ne les critique pas.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: La grève a-t-elle éclaté?

L'honorable M. ROBERTSON: Elle n'a pas éclaté. Les employés ont capitulé après la décision du conseil. L'automne approchait, et les employés n'ont pas jugé à propos de créer des difficultés. Je pense que, dans la suite, un règlement transactionnel a été effectué. J'en ignore cependant les détails, car je n'ai pas été directement mêlé à l'affaire. Le grief des employés est donc que les compagnies de chemins de fer — je ne désire en désigner aucune en particulier, mais elles ont été les seules coupables à cet égard — quand elles désirent diminuer les salaires, devraient se concerter avec leurs employés, ou leurs représentants, et tâcher d'en arriver à une entente, attitude suivie par les employés quand ils désirent obtenir une revision. Si les deux parties ne peuvent s'entendre, elles demanderont la constitution d'un conseil. Une fois constitué, ce conseil tiendra ses séances, poursuivra son enquête et rendra sa décision. Les deux parties seront alors sur un pied d'égalité. Ne dites pas cependant au patron, parce que les rôles sont intervertis et que les salaires tendent vers la baisse plutôt que vers la hausse: "Vous posséderez un avantage dont n'ont pas joui les employés, quand les salaires s'orientaient vers la hausse, et non vers la baisse."

L'honorable M. GRIESBACH: A un certain point de la discussion, j'ai cessé de comprendre. Quelle différence essentielle existe-t-il entre les termes actuels de l'article et ceux de la clause proposée, du fait que les salaires sont vers la baisse, et non vers la hausse?

L'honorable M. ROBERTSON: Si le leader du gouvernement me le permet...

L'honorable M. DANDURAND: La question paraît être adressée à mon honorable ami.

L'honorable M. ROBERTSON: La loi prescrit qu'à défaut d'entente, les parties doivent demander la constitution d'un conseil. Durant quinze ans, ce sont les employés qui ont dû solliciter un changement et qui ont toujours demandé la constitution d'un conseil, suivant les prescriptions de la loi. Lorsque le coût de la vie a commencé son mouvement de baisse, en 1921, les compagnies de chemins de fer ont désiré réduire les salaires pour cadrer avec le réajustement opéré aux Etats-Unis, et qui a eu pour résultat la déclaration de la grève par 400,000 cheminots américains. Au lieu de déclarer la grève, quoique mécontents, les cheminots canadiens ont demandé l'institution d'un conseil. Et pourtant cette obligation incombait à la compagnie qui désirait le remaniement. Un des amendements proposés a pour objet de contraindre la partie qui désire le remaniement à demander la constitution d'un conseil.

L'honorable M. GRIESBACH: Si je saisis bien le sens de vos paroles, vous affirmez que la loi actuelle l'exigeait?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui.

L'honorable M. CASGRAIN: Aujourd'hui elle édicte une amende.

L'honorable M. ROBERTSON: Nous abordons maintenant le nœud de la question.

L'honorable M. CASGRAIN: La sanction.

L'honorable M. ROBERTSON: Les contrevenants n'étaient frappés d'aucune sanction. Le ministère de la Justice l'a alors reconnu. Deux peines sont édictées: l'une contre les patrons qui déclarent le lock-out, et l'autre contre les employés qui déclarent la grève. Mais dans ce cas particulier, la compagnie a opéré une diminution des salaires, sans encourir la moindre sanction.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur ne sait-il pas que l'infraction à la loi constitue un acte criminel?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami n'a donc aucune objection à l'insérer dans la loi.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: C'est une disposition du Code pénal. Inutile d'ajouter une clause superflue.

L'honorable W. B. ROSS: C'est un point à élucider.

L'honorable M. BELCOURT: Un seul?

L'honorable W. B. ROSS: Je pense que nous avons ramené le problème à un seul point. Aux termes de l'amendement, lorsqu'un conseil est constitué, les arbitres peuvent donner un effet rétroactif à leur décision. S'il en est ainsi, prenez le cas de la compagnie de chemin de fer qui a diminué les salaires pendant trois mois, et qui détient $3,000,000 ou $4,000,000 appartenant à ses employés. Cette compagnie ne peut éviter de payer ce montant. En effet, dans votre argumentation, vous supposez que la loi est *ultra vires*.

Il y a deux parties à l'arbitrage, et le Conseil privé a décidé, dans deux cas, que s'il n'existe aucun autre moyen d'exécuter la décision, la partie intéressée peut exiger le paiement. Il est vrai que l'amendement comporte cette disposition-là. L'effet rétroactif donné à la décision émousse presque tout ce qui peut être invoqué contre l'amendement. Prenez maintenant le cas du patron. Une décision est rendue; son effet est rétroactif, et les employés peuvent exiger paiement.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas une décision, mais de simples conclusions, un rapport.

L'honorable W. B. ROSS: Peu m'importe que ce soit l'un ou l'autre. Les deux parties sont d'accord.

L'honorable M. BELCOURT: Cela ne pourrait constituer la base d'une action civile.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Pourquoi pas?

L'honorable M. DANDURAND: Les deux parties ont convenu de conférer ensemble, d'exposer les faits et de permettre aux arbitres de présenter leur avis au ministre du Travail.

L'honorable M. CASGRAIN: Comme pour la Société des Nations.

L'honorable W. B. ROSS: Si le rapport n'a pas un effet rétroactif, c'est de la futilité, et nous ferions mieux d'y renoncer.

L'honorable M. BELCOURT: Une fois que toutes les procédures prévues par la loi ont été instituées et terminées, les parties conservent les mêmes droits qu'elles avaient avant ces procédures. Toute action exercée en vertu de la loi des différends industriels n'enlève absolument aucun droit à celui qui l'a exercée.

L'honorable M. ROBERTSON: Il y a, toutefois, un point important se rattachant à l'amendement, et que je voudrais brièvement souligner. Dans son amendement, l'honorable sénateur cherche à se montrer absolument juste et à traiter les deux parties sur le même pied, jusqu'à l'expiration du délai de 30 jours après la présentation de la demande. Il se peut que ce soit une étrange attitude de ma part, mais je tâche d'envisager la question du point de vue de ce que je crois être l'intérêt public, ainsi que du point de vue de l'intérêt plus ou moins personnel. Permettez-moi de démontrer ce qui se produirait si l'amendement de l'honorable monsieur devenait loi, et après l'expiration du délai de 30 jours qui suivrait la demande de la constitution d'un conseil. Ces employés font partie d'une puissante organisation financière solidement établie, et ils s'irritent simplement contre les restrictions que cette loi leur impose. Néanmoins, ils se conforment à la loi, demandent la création d'un conseil, se souciant peu que ce conseil siège ou non. Le délai de trente jours expire, et les employés déclarent alors: "Nous sommes libres de par la loi," ils déclanchent alors le mouvement et la grève éclate.

J'émets l'avis que cette mesure législative n'est pas efficace, et que la Chambre ne devrait pas l'adopter. Il serait préférable de nous en tenir au texte de la clause contenue dans le bill. Alors, tant que l'enquête n'est pas terminée et qu'un tribunal désintéressé n'a pas déposé son rapport, les intéressés ont le temps de réfléchir et de peser leurs obligations, et le mouvement ne devrait pas être déclanché. Beaucoup d'organisations et de groupements ouvriers seraient heureux de ne pas se porter à cette extrême, car l'intérêt public exige que la grève soit évitée. C'est l'un des motifs qui militent contre l'amendement de mon honorable ami.

L'année dernière, j'ai appuyé l'amendement, parce que j'ai jugé que c'était la meilleure attitude à adopter dans les circonstances. Mais l'amendement ne rendait pas égale justice aux deux parties, qui devraient toutes deux être astreintes à la loi. Connaissant la faiblesse et la fragilité tant des travaillistes que des autres hommes, j'estime qu'il est inopportun, et même dangereux, de se rallier à l'amendement de mon honorable ami. S'il en est ainsi, et j'ai l'absolue certitude que mes collègues reconnaîtront qu'il ne serait pas judicieux de laisser un échappatoire, n'est-il pas également exact de dire que si le patron désire un changement dans les conditions établies ou dans l'échelle des salaires, suivant l'entente conclue avec ses employés, il devrait au même titre se conformer aux prescriptions de la loi? S'il veut s'entendre avec ses employés, qu'il demande l'institution d'un conseil de conciliation et d'enquête et ne bouleverse pas les conditions avant que le conseil ait terminé son enquête et présenté son rapport. Les honorables sénateurs peuvent se rendre compte de ce qui arriverait si le conseil d'enquête s'efforçait de régler les différends, et qu'au milieu de l'enquête, à l'expiration de ce délai de trente jours, l'une ou l'autre partie, ou les deux, attendissent ce moment pour entrer en conflit. La perspective qu'aurait ce conseil de conciliation de réussir serait très peu brillante Je suis donc convaincu qu'après réflexion, les honorables sénateurs conviendront que si le principe de la loi est sain—et je suis sûr que nous sommes tous d'accord sur ce point à cause des résultats obtenus—il n'est pas judicieux d'effectuer

un changement qui fera naître un esprit de combat, au lieu d'un esprit de conciliation. Persuadé comme je le suis que l'honorable sénateur de De Salaberry (l'honorable M. Béique) a proposé son amendement avec le sincère désir de trouver un moyen terme afin de réussir à amener la conciliation, il se rendra certainement compte, après réflexion, que l'amendement ne produirait pas cet effet, et j'espère qu'il réfléchira de nouveau. Je propose, monsieur le président, que le comité lève sa séance, fasse rapport sur l'état de la question et demande la permission de siéger de nouveau. Je suggère que mon honorable ami. . .

L'honorable M. MURPHY: Non, non.

L'honorable M. CASGRAIN: Non, non. La mise aux voix. Il est près de six heures.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Honorables messieurs, je ne sais si vous êtes disposés à siéger encore cinq minutes...

L'honorable M. DANDURAND: Certainement. Nous siégerons jusqu'à six heures et quart, et nous tâcherons de prendre le vote.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Avant que la question soit mise aux voix, si on le désire, malgré le faible nombre de sénateurs présents, je voudrais présenter quelques remarques sur ce sujet. Durant tout le débat intervenu l'année dernière et cette année, je me suis contenté d'écouter, et et je ne me suis pas prononcé. J'ai parfois essayé de sortir du brouillard, dans lequel je me suis le plus souvent trouvé. Aujourd'hui, je m'y reconnais assez bien, et je voudrais brièvement exprimer mes vues sur la situation. Je n'ai pas oublié les difficultés qui ont surgi entre le capital et le travail au cours des cinquante dernières années. Je n'ai pas oublié, non plus, que, durant les vingt-cinq dernières années, les relations entre le capital et le travail se sont fortement améliorées et que l'irritation des deux adversaires a presque entièrement pivoté. Des combattants mortels qu'ils étaient sur les champs de bataille ils sont devenus des êtres humains ayant des intérêts en commun et disposés à transiger. Ils ont dû percevoir que l'une ou l'autre des parties pouvaient avoir tort, et que, dans l'un ou l'autre cas, la transaction était probablement le meilleur moyen de résoudre les difficultés. L'élément humain l'a emporté. Il est avéré, et les deux côtés de la Chambre l'ont reconnu, que depuis 1907 les travaillistes ont graduellement manifesté un esprit de conciliation, et ils en sont venus à l'idée qu'une pareille mesure législative pouvait être avantageuse à la classe ouvrière. Tout d'abord, ils ont tenu la loi en suspicion, et pendant un certain nombre d'années, ils ont conservé cette suspicion; mais, peu à peu, ils ont surmonté leurs préjugés, leur suspicion s'est atténuée, et ils se sont soumis à la loi. Règle générale, ils ont conservé l'esprit de la loi. Ils ont retiré les bénéfices et subi les inconvénients. C'est pourquoi nous constatons aujourd'hui un bien meilleur esprit entre ces deux vastes éléments de la population, dont les bonnes relations sont la condition de la satisfaction du troisième élément, le public, que ces différends entre le capital et le travail atteignent toujours de manière ou d'autre.

Il me répugnerait qu'il se produise aujourd'hui quoi que ce soit de nature à renverser ce sentiment de ralliement graduel à la loi, de la part des travaillistes et des industriels canadiens, et à démolir ce sentiment d'appréciation quant à son utilité. Mon honorable ami est animé du meilleur esprit et de la meilleure intention dans les nouveaux amendements qu'il propose, et ceux qui les ont débattus sont animés du même esprit. Mais s'il n'existe pas à l'heure actuelle un puissant motif valable et une grande urgence d'opérer un remaniement législatif, il serait regrettable de prendre une attitude qui pourrait amener les travaillistes à la conclusion qu'ils n'obtiennent pas, après tout, la justice qu'ils sont supposés obtenir, et que les deux parties, au lieu de s'entendre, seront en guerre ouverte. Voilà le point que je considère important.

Je demande à tous mes collègues si, après avoir étudié l'historique et les statistiques de cette loi et dégagé la leçon qu'elle comporte, ils ne sont pas d'avis qu'une grande amélioration s'est produite? L'élément travailliste n'a-t-il pas obéi, d'une manière très satisfaisante, à la lettre et à l'esprit de la loi? Est-il aujourd'hui impérieux de courir le risque de détruire cet esprit d'entente et d'unité par l'imposition de ce projet de loi? Ne pourrions-nous pas au moins différer l'adoption de cette mesure jusqu'à ce qu'il s'opère effectivement des transactions qui nécessiteront de remanier la loi au bénéfice du pays tout entier? Je déteste la guerre sous tous ses aspects, et je ne crois pas qu'il existe de pire moyen que la guerre pour régler les différends entre le capital et le travail. C'est la tierce partie intéressée, le public, qui en subit les pires conséquences et, en définitive, ni l'un ni l'autre des contestants ne trouvent leur profit à soulever l'esprit de discorde. Plus nous nous écarterons de cette méthode, mieux nous nous en trouverons.

En ce qui concerne l'amendement de mon honorable ami, il me semble que les observations de l'ancien ministre du Travail (l'honorable M. Robertson) influent très puissam-

ment sur la question. Une fois le délai de trente jours expiré, on fait observer aux parties: "Vous avez essayé de vous entendre, mais vous n'y avez pas réussi. Maintenant que le délai est écoulé, le patron peut réduire les salaires, et les deux parties peuvent se faire la lutte en toute liberté." Ce serait encourager les travaillistes à combattre. A mon sens, cela les libère de toute entrave et leur laisse la faculté de désobéir à l'esprit de la loi. Les travaillistes trouveront quelque part un tremplin; la rupture se produira et il s'ouvrira une lutte qui pourra durer longtemps. Or, dans les luttes qui surviennent, la tierce partie est toujours sûre de souffrir le plus, et elle doit supporter tous les inconvénients. Aujourd'hui, une grève menace d'éclater dans cette capitale, dans l'un des plus importants services nationaux. D'un autre côté se trouvent diverses catégories d'employés qui déclarent: "Nos appointements ne sont pas suffisants; notre demande a été étudiée; nous avons une décision de la Commission du service civil qui nous accorde certains avantages; mais ces avantages ne nous suffisent pas, et nous demandons entière satisfaction." D'un autre côté se trouve l'administration. La loi a établi certaines institutions, qui sont arrivées à certaines conclusions et qui ont prononcé un arrêt. Mais l'une des parties refuse de s'y soumettre. Supposons que la rupture ait lieu, et que cet immense service, effectué d'un littoral à l'autre, cesse subitement de fonctionner. Nous pouvons à peine nous figurer ce que sera la situation durant les semaines et les mois que se poursuivra cette lutte. Cela démontre toute l'importance qu'il y a de nous en tenir à la règle et de pencher pour la sympathie humaine et la transaction.

C'est la vision de ces événements qui me fait redouter la rupture, qui se produira, je pense, si nous insistons pour faire adopter quelques-uns des amendements dont la Chambre est saisie.

Je vous ai, de façon très imparfaite, exprimé mes vues, qui sont simples.. Je voterai donc contre l'amendement de mon honorable ami, parce que cet amendement sera, non seulement inopérant, mais parce qu'il suscitera des choses qui ne se produiraient pas si nous le repoussions.

Un autre point me frappe très profondément. Après avoir créé l'esprit de la loi, il faut ensuite rendre cette loi opérante, et si elle ne peut l'être sans comporter une sanction, il faut en édicter une qui soit raisonnable. Pourquoi n'en édicterions-nous pas une? L'argument me paraît lucide et irréfutable, que si le Parlement a tiré la conclusion qu'un principe est sain, il est juste d'imposer une pénalité afin d'obliger l'une ou l'autre des parties d'adhérer au principe de la loi. Sans quoi, il serait préférable de supprimer le principe du bill et de ne pas l'appliquer. Pour ces motifs, j'estime qu'il est régulier d'insérer la sanction dans le projet de loi, et j'espère que la Chambre fera pour le moins une étude très approfondie de la question. Mais n'entreprenons pas aujourd'hui d'adopter de mesure législative qui empirera, j'en suis sûr, les conditions qui règnent entre le capital et le travail.

L'honorable M. BEAUBIEN: Dois-je entendre que le très honorable sénateur estime que l'amendement proposé est parfaitement équitable?

L'honorable M. DANDURAND: Quel amendement?

L'honorable M. BEAUBIEN: Celui que nous discutons.

L'honorable M. DANDURAND: L'amendement de l'honorable représentant de De Salaberry?

L'honorable M. BEAUBIEN: Non, je parle de l'amendement dans le bill. Je désire savoir si le très honorable monsieur croit en toute sincérité qu'il est possible de percevoir des amendes de $3,000, $4,000 ou $6,000 imposées aux employés?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je ne suis pas juriste, et je ne prétends pas exposer une opinion juridique. Il existe une peine pécuniaire, qu'on peut ou ne peut pas prélever. Je ne donnerai pas d'avis à ce sujet, car je l'ignore. Mais je descendrai quelque peu de cette hauteur, et je dirai que, depuis la création de la loi en 1907, la classe ouvrière a observé aussi rigoureusement que possible l'esprit de la loi et n'a pas encouru une seule peine pécuniaire. Elle a obéi à la loi, et pas une seule peine ne lui a été infligée. Par contre, il peut arriver que l'autre partie ne veuille pas ou ne puisse pas obéir au principe de la loi, à moins qu'une sanction ne soit édictée.. Nous avons donc la situation suivante: une partie qui se conforme de plus en plus aux termes actuels de la loi, et qui, règle générale, l'observe presque toujours, et l'autre partie qui refuse d'accepter la sanction ou le principe énoncé dans la loi, à laquelle elle peut obéir ou désobéir.

(La motion de l'honorable M. Robertson est retirée.)

L'amendement proposé par l'honorable M. Béique est rejeté par 31 voix contre 13.

L'article est adopté par 28 voix contre 15.

L'article 3 est adopté.

L'honorable M. CASGRAIN: Il y a déjà un amendement au préambule.

L'honorable M. BEAUBIEN: Maintenant que vous avez rejeté cet amendement de 30 jours, veuillez vous rappeler que les propriétaires de mines d'amiante et les petits propriétaires ont déclaré qu'ils ne s'y conformeront pas. Vous avez imposé la clause pénale, la sanction.. Eh veuillez bien ne pas oublier les déclarations de ces gens.

L'honorable M. DANDURAND: Ils n'auront recours à la loi qu'à leur gré. Comme ils ont déjà opté pour la conciliation et convenu de soumettre 24 différends au conseil de conciliation, depuis 1907, la loi leur procurera la même occasion de soumettre leurs différends à ce conseil.

L'honorable M. BEAUBIEN: Non, vous leur imposez cette clause; ils ne peuvent modifier les salaires ni les conditions de travail pendant l'enquête.

L'honorable M. BELCOURT: Nous n'allons certes pas rouvrir la question. Nous l'avons discutée durant tout l'après-midi.

L'amendement proposé par l'honorable M. Beaubien est rejeté par 18 voix contre 13.

L'honorable M. WEBSTER: J'ai l'honneur de proposer:

4. (1) Est abrogé le paragraphe (2) de l'article huit de ladite loi et remplacé par le suivant:

"(2) Si l'une ou l'autre partie manque ou néglige de faire régulièrement une recommandation dans ledit délai, ou dans le délai prorogé que le ministre accorde pour un motif suffisant, le juge en chef de la province où le différend a surgi, ou, à défaut de juge en chef dans la province, le juge en chef du plus haut tribunal de dernier ressort en matière civile dans cette province, ou, chaque fois que le différend n'a pas pris naissance dans une seule province, le juge en chef de la cour Suprême du Canada, doit le plus tôt possible nommer une personne qualifiée pour devenir membre du conseil; et ce membre est censé être nommé sur la recommandation de ladite partie."

(2) Est abrogé le paragraphe 4 dudit article huit et remplacé par le suivant:

"(4) Si les membres choisis sur la recommandation des parties manquent ou négligent de faire régulièrement une recommandation dans ledit délai ou dans le délai prorogé que le ministre accorde pour un motif suffisant, le juge en chef de la province où le différend a surgi, ou, à défaut de juge en chef dans cette province, le juge en chef du plus haut tribunal de dernier ressort en matière civile dans cette province, ou, chaque fois que le différend n'a pas pris naissance dans une seule province, le juge en chef de la cour Suprême du Canada, doit le plus tôt possible nommer une personne qualifiée comme troisième membre du conseil; et ce membre est censé être nommé sur la recommandation des deux autres membres du conseil."

(3) Est ajouté le paragraphe suivant comme paragraphe (6) dudit article huit:

"(6) Aux paragraphes deux et quatre du présent article, l'expression "juge en chef" comprend tout juge régulièrement autorisé à faire fonction de juge en chef ou à agir pour le juge en chef."

L'honorable M. BELCOURT: L'amendement a pour effet de substituer le juge en chef au ministre?

L'hon. M. CASGRAIN.

L'honorable W. B. ROSS: C'est l'unique objet.

L'honorable M. DANDURAND: Pour écarter la responsabilité du Parlement.

(L'amendement proposé par l'honorable M. Webster est rejeté par 16 voix contre 14.)

L'honorable M. CASGRAIN: Je propose l'abrogation de l'article 59 de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, pour que nous en ayons fini avec cette disposition inopérante.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Vous écartez ainsi toute sanction?

L'honorable M. CASGRAIN: Aucune sanction ne frappera l'employé. La seule sanction frappera les patrons.

L'amendement proposé par l'honorable M. Casgrain est rejeté.

Le préambule est lu et adopté.

Le titre est adopté.

Le bill est rapporté sans amendement.

BILL DES REVENUS DE GUERRE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du projet de loi (bill 142) modifiant la loi spéciale des revenus de guerre, 1915.

Il dit: Je propose que le bill soit lu pour la deuxième fois, et nous aurons les explications à l'étude de chaque article en comité.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL DES COMPAGNIES FIDUCIAIRES

DEUXIEME LECTURE

Du projet de loi (bill 173), déposé par l'honorable M. Dandurand, modifiant la loi des compagnies fiduciaires.

BILL DES COMPAGNIES DE PRET

DEUXIEME LECTURE

Du projet de loi (bill 174), déposé par l'honorable M. Dandurand, modifiant la loi des compagnies de prêt.

BILL DES ASSURANCES

DEUXIEME LECTURE

Du projet de loi (bill 175), déposé par l'honorable M. Dandurand, modifiant la loi des assurances.

BILL D'INTERET PRIVE

DEUXIEME LECTURE

Du projet de loi (bill 60), déposé par l'honorable M. Lynch-Staunton, constituant en corporation The Life Underwriters Association of Canada.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 19 juin 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL DES JUGES

PREMIERE LECTURE

Bill n° 65, intitulé: Loi modifiant la Loi des juges. — L'honorable M. Dandurand.

LOI DES PRISONS PUBLIQUES ET DE REFORME

PREMIERE LECTURE

Bill n° 120, intitulé: Loi modifiant la Loi des prisons publiques et de réforme. — L'honorable M. Dandurand.

LES HOUILLERES NATIONALES DE L'ALBERTA

INTERPELLATION

L'honorable RUFUS H. POPE prend la parole sur l'avis de motion qui suit:

Qu'il appellera l'attention du Sénat sur les rumeurs étranges et les nouvelles apparemment bien fondées auxquelles a donné lieu l'action du gouvernement concernant une grande étendue des réserves houillères nationales de l'Alberta, connue généralement sous le nom de mines Hoppe, et mentionnée dans les baux Isenberg; et qu'il demandera au gouvernement tous les renseignements au sujet des locations d'une étendue quelconque des ces terrains: les noms du locateur et du locataire et les dates des baux; et il demandera si des baux ont été remis en force sur versement des arrérages et quelle période couvraient ces arrérages; et si de nouveaux baux ont été signés, pourquoi, quand et par qui; et si les gouvernements du Canada et des Etats-Unis, à Washington, ont échangé des correspondances au sujet de ces terrains; et, dans l'affirmative, quelle est la nature de cette partie de la correspondance qui concerne les baux des terrains Isenberg situés dans les réserves houillères nationales de l'Alberta?

Il s'exprime en ces termes: Messieurs, depuis hier, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec l'honorable leader du gouvernement du sujet que je me proposais de signaler à l'attention du gouvernement et du Sénat. On m'a laissé entendre qu'il ne serait peut-être pas dans l'intérêt du Canada ni des réserves dont je voulais vous parler, d'instituer un débat public sur la question. Je viens justement de suggérer à l'honorable leader du gouvernement — je ne sais pas si cette suggestion sera favorablement accueillie par le Sénat — de former un comité peu nombreux, qui pourrait être saisi confidentiellement de tous les renseignements sur ce qui s'est fait jusqu'ici au sujet des concessions. Si l'honorable leader du gouvernement accède à cette proposition, je crois que ce sera la meilleure des solutions. Cela vaudra peut-être mieux que de faire une trop grande publicité autour de la question.

Je n'ai qu'un seul objectif: la création d'une réserve nationale permanente dans ce grand bassin houiller qu'on appelle les mines Hoppe.

Je dois dire que depuis que j'ai soulevé la question pour la première fois devant le Sénat, et même depuis l'an dernier, on a découvert que la valeur et l'étendue de ces gisements sont bien supérieures à ce qu'on les croyait être. Je puis affirmer — les départements de géologie et des mines du Canada le confirmeront, je pense — que c'est le plus grand gisement d'anthracite et de demi-anthracite du monde entier, et que les gisements de Pensylvanie ou d'ailleurs ne peuvent pas lui être comparés en quantité.

Nous nous rendons compte, je le suppose bien, que nous avons et que nous aurons toujours un climat rigoureux et que le besoin constant de combustible est une chose essentielle pour nous tous. Cette houille se trouvant à 2,500 milles de l'Est canadien, il est important de pouvoir la distribuer au public avec le moins de frais possible. S'il arrivait que ces gisements deviennent la propriété de spéculateurs et que ceux-ci la revendissent à des vrais exploiteurs de mines pour plusieurs millions de dollars, il serait à craindre que les habitants du Canada fussent perpétuellement obligés, pour être justes, de leur laisser faire des profits raisonnables sur le prix qu'ils auraient versé à ces spéculateurs. C'est ce qui arrivera si l'on n'en fait pas un territoire absolument réservé.

Je demanderai au leader du gouvernement de vouloir bien accepter d'instituer un comité auquel pourraient être soumises des questions plus confidentielles que celles que je serais à même de discuter dans cette enceinte. Ce comité pourrait compiler tous les renseignements touchant cette propriété. Mon honorable collègue veut-il y consentir?

L'honorable M. DANDURAND: J'avais prié mon honorable collègue, hier, de bien vouloir remettre son interpellation à aujourd'hui, parce que je n'avais pas eu le temps

d'examiner le rapport que j'avais en main, et mes renseignements ne couvraient pas tout le champ de l'interpellation. Je déposerai sur le bureau du Sénat les informations qui m'ont été fournies par le département de l'Intérieur et qui couvrent la principale partie de la question. Naturellement je n'ai aucun renseignement sur ce qui fait l'objet des rumeurs. Je m'en tiens aux faits. La deuxième partie de l'avis d'interpellation dit:

Et qu'il demandera au Gouvernement tous les renseignements au sujet des locations d'une étendue quelconque de ces terrains; les noms du locateur et du locataire et les dates des baux; et il demandera si des baux ont été remis en force sur versement des arrérages et quelle période couvraient ces arrérages, et si de nouveaux baux ont été signés, pourquoi, quand et par qui.

A tout cela je peux répondre. Mon honorable collègue m'a appris — je l'ignorais — que les chiffres que je présente maintenant avaient été présentés à la Chambre des Communes le 15 mai; mais la réponse que j'ai est peut-être plus complète. En tout cas, elle couvre toute cette partie de la question que je viens de lire:

La réserve houillère nationale dont on veut parler semble être celle qui est comprise entre le township 55 et le township 59 inclusivement, rangs 7, 8 et 9 ouest du 6e méridien, dans la province de l'Alberta.

Cette réserve a été primitivement constituée par un arrêté du Conseil en date du 1er juillet 1919 (C.P. 1369) et comprenait le territoire formé par huit concessions houillères inscrites aux noms de C. A. Barnard et A. T. Shillington, lesquelles concessions ont été annulées.

Après une enquête faite par le Sénat, comme on peut se le rappeler.

Cette réserve a été subséquemment agrandie en vertu d'un arrêté du Conseil en date du 6 octobre 1919 (C.P. 2044), qui y adjoignait les concessions houillères disponibles et qui étaient la propriété de l'Etat dans les townships 55, 56, 57, 58 et 59, rangs 7, 8 et 9, ouest du 6e méridien initial.

A l'époque où la réserve fut primitivement constituée, il existait, dans les townships ci-dessus mentionnés, des concessions houillères encore en vigueur, et comme ces droits d'exploitation n'appartenaient pas à ce moment là à la Couronne, ces terrains ne furent pas inclus dans la réserve. Ces concessions étaient les suivantes:

N° du bail—Superficie—Date d'émission—Locataire.

917, 1,280 acres, 19 octobre 1912, J. G. A. Campbell.

1048, 640 acres, 10 juin 1923, Adam Joachim.

1208, 640 acres, 22 mai 1914, C. M. Abbott.

1283, 1,280 acres, 22 mai 1914, R. J. Mackenzie.

Ces baux sont maintenant au nom de la "Canadian Coal Fields, Ltd."

Le 5 juin 1919, antérieurement à la constitution de la réserve, le département de l'Intérieur a reçu trois demandes de location pour des droits d'exploitation houillère dans les townships ci-dessus mentionnés, et la partie disponible de ces townships qui restait fut ensuite incluse dans la réserve.

Toutefois, ces demandes n'avaient pas encore été définitivement acceptées, lorsque fut promulgué l'arrêté du Conseil du 6 octobre. Mais on fut d'avis que cet arrêté ne frappait pas les demandes formulées antérieurement à son adoption, et on laissait donc au ministhe le soin de décider si les demandes devaient être acceptées ou rejetées. Le ministre fut aussi d'opinion que le département ne pouvait pas faire autrement que tenir compte des demandes formulées conformément aux

règlements antérieurement à la date à laquelle cette réserve avait été créée. C'est pourquoi les concessions suivantes furent accordées:

N° du bail—Superficie—Date de la demande—Date du Bail—Locataire.

1,610, 1,280 acres, 5 juin 1919, 20 février 1920, Edwin Joachin.

1,674, 1,280 acres, 5 juin, 1919, 20 février 1920, John Moyes.

1,675, 1,180 acres 5 juin 1919 20 février 1920. L. R. Wolaver.

Ces trois baux sont maintenant au nom de la "Blue Diamond Coal Company Ltd.".

La réserve, créée en vertu de l'arrêté du conseil du 6 octobre 1929, a une superficie totale d'environ 290,000 acres et la superficie totale des terrains concédés dans ces townships dont le bail est encore en vigueur, est de 7,580 acres.

Les droits d'exploitation houillère inclus dans les sept concessions énumérées n'appartenaient pas à la Couronne à l'époque où la réserve a été créée, ayant été loués ou retenus conformément aux règlements relatifs aux mines de houille, antérieurement à la date de la constitution de la réserve.

Bien que les loyers de ces terrains aient été payés irrégulièrement, aucune de ces concessions n'a été annulée, et elles sont restées continuellement en vigueur depuis le jour de leur émission, de sorte qu'aucun renouvellement n'a été effectué.

Suit un relevé indiquant la somme des arrérages et les périodes pendant lesquelles les loyers sont restés impayés.

Département de l'Intérieur
Service des Mines

7. Bail n° 917.—Canadian Coal Fields Limited.

En retard—

En retard

En retard—	Pour la somme de
Du 19 octobre 1913 au 14 janvier 1914.. ..	$1,280 00
Du 14 janvier au 18 novembre 1914.. ..	25
Du 19 octobre 1914 au 17 mai 1915..	1,280 00
Du 19 octobre au 29 septembre 1916.. ..	1,280 00
Du 19 octobre 1916 au 16 juin 1917..	1,280 00
Du 19 octobre 1917 au 26 décembre 1918..	1,271 26
Du 19 octobre 1918 au 26 décembre 1918..	1,280 00
Du 26 décembre 1918 au 16 janvier 1919..	87 32
Du 16 janvier 1919 au 15 avril 1919.. ..	8 38
Du 19 octobre 1919 au 21 novembre 1919..	1,280 00
Du 21 novembre 1919 au 9 avril 1920.. ..	672 72
Du 9 avril 1920 au 28 juillet 1920..	276 32
Du 19 octobre 1920 au 20 novembre 1920..	1,280 00

Bail n° 1,048—Canadian Coal Fields Limited

En retard—	Pour la somme de
Du 10 juin 1915 au 4 juillet 1916..	$ 640 00
Du 4 juillet 1916 au 29 septembre 1916..	34 10
Du 10 juin 1916 au 29 septembre 1916.. ..	640 00
Du 10 juin 1917 au 21 novembre 1919.. ..	640 00
Du 21 novembre 1919 au 9 avril 1920.. ..	413 55
Du 10 juin 1918 au 28 juillet 1920..	640 00
Du 10 juin 1919 au 28 juillet 1920..	640 00

Bail n° 1,208.—Canadian Coal Fields Limited

En retard—	Pour la somme de
Du 22 mai 1915 au 8 novembre 1915.. ..	$ 640 00
Du 22 mai 1916 au 29 septembre 1916.. ..	640 00
Du 22 mai 1917 au 21 novembre 1919.. ..	640 00
Du 21 novembre 1919 au 9 avril 1920.. ..	415 21
Du 22 mai 1918 au 28 juillet 1920..	640 00
Du 22 mai 1919 au 28 juillet 1920..	640 00
Du 22 mai 1920 au 28 juillet 1920..	640 00

Bail n° 1,283.—Canadian Coal Fields Limited.

En retard—	Pour la somme de
Du 22 mai 1915 au 18 avril 1916..	$1,280 00
Du 18 avril 1916 au 20 mai 1916..	58 22
Du 22 mai 1916 au 2 mars 9117..	1,280 00
Du 2 mars 1917 au 21 novembre 1919.. ..	52
Du 22 mai 1917 au 21 novembre 1919.. ..	1,280 00
Du 21 novembre 1919 au 9 avril 1920.. ..	830 96
Du 22 mai 1918 au 28 juillet 1928..	1,280 00
Du 22 mai 1919 au 28 juillet 1920.. ..	1,280 00
Du 22 mai 1920 au 28 juillet 1920.. ..	1,280 00

Bail n° 1,610.—Blue Diamond Coal Company Limited

En retard—	Pour la somme de
Du 20 février 1921 au 4 mai 1921..	$1,280 00
Du 4 mai 1921 au 10 décembre 1921..	964 05

Bail n° 1,674.—Blue Diamond Coal Company Limited

En retard—	Pour la somme de
Du 20 février 1921 au 4 mai 1921..	$1,280 00
Du 4 mai 1921 au 10 décembre 1921..	964 05

Bail n° 1,675.—Blue Diamond Coal Company Limited

En retard—	Pour la somme de
Du 20 février 1921 au 4 mai 1921..	$1,180 00
Du 4 mai 1921 au 10 décembre 1921..	964 26

Le relevé s'arrête au mois de décembre 1921. Je me demande pourquoi les renseignements n'ont pas été donnés jusqu'à date; mais s'il y a quelqu'un parmi les honorables sénateurs qui désire savoir ce que sont ces baux à l'heure actuelle, je pourrai facilement obtenir les renseignements supplémentaires.

Le rapport est accompagné d'une carte très intéressante indiquant en rouge ce qu'on appelle les concessions Hoppe, au centre de la réserve qui est indiquée par un trait jaune. En dehors de ce qui constituait la concession Hoppe, sont indiquées les sept autres concessions, lesquelles, à l'exception d'une seule, sont situées à une distance assez considérable de la première. Au-dessus de la ligne rouge se trouve une ligne noire indiquant la concession Barnard-Shillington qui a été annulée. La carte montre tout le territoire réservé, qu'on ne peut aliéner que par un acte du Parlement et non par arrêté du Conseil, comme avant la dernière session. Quant aux terrains actuellement loués, je ne sache pas qu'ils puissent faire autrement que de revenir dans le domaine national et tomber sous le coup de la loi adoptée l'an dernier, si les baux étaient annulés pour une raison valable.

Dans la dernière partie de sa question, mon honorable collègue demande:

> Si les gouvernements du Canada et des Etats-Unis, à Washington, ont échangé des correspondances au sujet de ces terrains; et, dans l'affirmative, quelle est la nature de cette partie de la correspondance qui concerne les baux des terrains Isenberg, situés dans les réserves houillères nationales de l'Alberta?

Tout ce que je peux lui dire, c'est que le gouvernement n'est pas en mesure de lui fournir ce renseignement pour le moment.

Le rapport que j'ai déposé répond à la question qu'on a posée touchant l'état de cet immense territoire réservé et si mon honorable collègue le désire, je pourrai obtenir des renseignements sur ce que sont devenus les baux depuis ce temps-là; c'est-à-dire que je demanderai s'il y a des arrérages à l'heure actuelle.

Mon honorable collègue voudra peut-être ajouter quelques remarques, mais je ne pense pas qu'il ait besoin d'un comité spécial pour obtenir de plus amples informations. En effet, tout ce qu'il demandera, je pourrai le communiquer au Sénat, sauf peut-être la correspondance qui a pu être échangée entre notre gouvernement et un gouvernement étranger, ce qui ne pourrait se faire sans l'autorisation de ce dernier gouvernement.

L'honorable M. POPE: Messieurs, après avoir entendu notre honorable collègue, je suis plus convaincu que jamais qu'on s'est joué du Sénat, alors qu'il s'efforçait de conserver à la nation une réserve absolue de l'ensemble de ce territoire. On ne nous a pas communiqué au fur et à mesure les faits tels qu'ils existaient. Le comité qui a examiné la question, l'an dernier, n'avait pas été informé qu'il y avait dans ce territoire sept terrains loués à des particuliers. Depuis le début, nous nous efforçons de créer une réserve nationale. S'il est exact que ces compagnies aient été traitées plus généreusement et d'une autre façon que Isenberg, un citoyen américain, je dis que vous aurez de graves complications et la nation risque de perdre toute la réserve, ou ses parties essentielles.

Rien ne sert de nous tromper plus longtemps à ce sujet. J'estime qu'une institution comme le Sénat a le droit d'être traitée impartialement et on ne devrait pas essayer de nous tromper et nous induire en erreur, comme on l'a fait. C'est pourquoi je n'ai aucune confiance dans le rapport du département. Il y a des raisons politiques, des raisons financières, des raisons d'importance nationale, pour nous fourvoyer chaque fois que nous tentons de connaître le fond de l'affaire.

L'an dernier, on nous a dit au comité que le département de la Justice ne pouvait pas affirmer qu'il serait possible au syndicat Isenberg, de faire valoir ses droits à la propriété en admettant qu'il poursuive sa réclamation. Voyant cela, nous avons adopté une loi avec effet rétroactif. Comme vous le savez, un projet a été présenté à cet effet. Mais, si en faisant cela, nous avons traité d'autres concessionnaires dans le même territoire d'une façon différente qu'un citoyen américain, il peut s'élever des complications très graves. Nous savons ce qu'est l'amour-propre national. Dans le cours des relations entre deux pays comme les Etats-Unis et le Canada, qui sont voisins sur une distance de 4,000 milles, il

surgira de temps à autre d'importantes questions à examiner. Or, lorsque nous penserons être libres d'agir, les Américains nous diront: Quand allez-vous régler cette réclamation d'Isenberg? Ce sera peut-être dans un an ou dans cinq ans, mais on peut être sûr qu'ils ne céderont pas.

J'ai remarqué dans les journaux, pas plus tard qu'hier, que les agents de la compagnie en appelent à l'Angleterre, sous prétexte que nous agissons contrairement à la constitution. Je me suis laissé dire, messieurs, qu'il y a eu toute une correspondance et de sérieuse protestations. Je ne peux pas dire au juste. Nous, citoyens canadiens, qui nous intéressons vivement à cette propriété, n'avons pas le droit de savoir. La courtoisie internationale nous défend de nous renseigner au sujet d'une propriété qui devrait nous appartenir. C'est pour ainsi dire ce que l'honorable sénateur m'a répondu, à moi et à tous nos honorables collègues, à savoir qu'il est inutile pour moi d'aller plus loin, parce que nous ne pouvons pas avoir le privilège d'apprendre confidentiellement ce qu'est notre situation. Il me demande de me fier au gouvernement et de me fier aussi au département qui nous a trompés, qui nous a fourvoyés en ne nous communiquant pas les faits tels que nous aurions dû les avoir. On demande au Sénat canadien d'accepter la situation sans mot dire, au lieu de procéder dans l'intérêt de la nation.

Parlons un peu du ministre de l'Intérieur. La première fois que la question a été soulevée au Sénat, j'ai suggéré moi-même de stipuler dans la loi qu'aucune partie de cette réserve ne pourrait être aliénable sans le consentement du Parlement. Cela fit l'objet d'une conférence entre les deux Chambres. Je n'y ai pas pris part, mais on m'a dit plus tard que le ministre de l'Intérieur considérait cette restriction comme une atteinte à son honneur et à son intégrité, ce qui fait que les sénateurs prenant part à la conférence n'insistèrent pas. Plus tard, à la Chambre des Communes, le leader de l'opposition a demandé au premier ministre s'il était décidé de conserver ce territoire comme réserve nationale et de ne plus y accorder de concessions.

Or, les concessionnaires ont négligé de payer régulièrement ce qu'ils devaient. Je n'ai pas besoin de citer de nouveau tous ces arrérages; ils sont indiqués dans le document déposé sur le bureau du Sénat. La Chambre des Communes en avait été saisie le 15 mai. En dépit de ces arrérages, qui se répétaient sans cesse, le gouvernement n'a pris aucune disposition pour débarrasser ce territoire au bénéfice de la nation. Au contraire, il a attendu des années, en tout cas le temps qu'il fallait pour permettre aux favoris, quels qu'ils soient, de s'acquitter de leurs dettes.

Nos honorables collègues pensent-ils que les Etats-Unis d'Amérique vont supporter un traitement pareil? Quel va être le résultat? Ils vont gagner. Messieurs, je vous mets en garde; ils vont gagner, en dépit de tous les efforts du Sénat pour conserver ce bien précieux. Ils auront le dessus au bout du compte et ils seront les propriétaires de ce bien qu'ils vendront des millions de dollars. Finalement, ce seront les Canadiens qui paieront les frais.

L'honorable M. SCHAFFNER: Qu'entendez-vous par "ils"?

L'honorable M. POPE: Je veux dire que les concessionnaires vont gagner, les Américains, les gens de Toronto et d'ailleurs, tout le groupe international va gagner. Je ne veux oublier personne et quand ils auront gagné, c'est nous qui paierons.

Donc, je suggère—et je crois que c'est raisonnable et à propos—que nous formions un comité pour recueillir les renseignements jusqu'à date. Je préfère cela plutôt que de retenir le Sénat pour lui dire tout ce que publient les journaux de temps à autre. J'estime qu'il n'est que juste de la part de l'honorable leader du gouvernement d'accepter ma suggestion.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue n'a pas besoin de comité. On a tous les renseignements relatifs à ces concessions jusqu'à la fin de décembre 1921; je verrai à ce qu'on les complète jusqu'à la date du 15 ou 20 juin 1924. Après cela, mon honorable collègue saura tout ce qui s'est fait au sujet de ces sept concessions, c'est-à-dire qu'il saura s'il y a des arrérages ou non. S'il n'y en a pas, mon honorable collègue pourra tirer ses propres conclusions. Mais je ne sais pas ce qu'il entend par les événements qui vont se produire si nous n'agissons pas. Bien entendu, il n'a pas terminé ses remarques et il va sans doute nous exposer ce qu'il suggère pour protéger les intérêts du Canada, en même temps qu'il nous expliquera comment ils sont menacés.

L'honorable M. POPE: Malheureusement pour moi, je ne suis pas doué d'un esprit universel. Je propose qu'un comité fasse une enquête. J'estime que c'est une proposition sage et raisonnable. En interrogeant les représentants du département, nous connaîtrons la vérité. Car on veut savoir ce qu'il y a de louche là dedans.

L'honorable M. DANDURAND: Mais où y a-t-il quelque chose de louche?

L'honorable M. POPE: S'il n'y avait pas quelque chose de louche, on n'aurait pas pu accepter le paiement des arrérages sur ces concessions dans un domaine public réservé, après qu'il eût été réservé. Cela ne fait aucun doute.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue doit se rendre compte, en examinant le document, que les concessions ont été accordées avant que la réserve soit créée par l'arrêté du conseil en 1919.

L'honorable M. BRADBURY: On trouvera que les demandes avaient été faites, mais pas encore acceptées.

L'honorable M. DANDURAND: Si. Je l'ai lu: les demandes avaient été formulées et acceptées et les concessions accordées antérieurement à l'arrêté du Conseil d'octobre 1919. Voici ce que dit le rapport au sujet de ces trois concessions:

Toutefois, ces demandes n'avaient pas été définitivement acceptées, lorsque fut promulgué l'arrêté du conseil du 6 octobre...

Mon honorable collègue a raison.

...mais on fut d'avis que cet arrêté ne frappait pas les demandes formulées antérieurement à son adoption, et on laissait donc au ministre le soin de décider si les demandes devaient être acceptées ou rejetées. Le ministre fut aussi d'opinion que le département ne pouvait pas faire autrement que tenir compte des demandes formulées conformément aux règlements antérieurement à la date à laquelle cette réserve avait été créée. C'est pourquoi les concessions suivantes furent accordées:

Date de la demande	Date du bail	Locataire
5 juin 1919	20 février 1920	Edwin Joachin
5 juin 1919	20 février 1920	John Moyes
5 juin 1919	20 février 1920	L. R. Wolaver.

Nous avons un rapport indiquant l'état de chacun de ces baux ainsi que les arrérages, d'année en année, depuis le mois d'octobre 1913 jusqu'au mois de décembre 1921. Je communiquerai au Sénat les mêmes renseignements pour les deux dernières années, 1922 et 1923, même jusqu'à date, afin que nous sachions quelle est la situation des locataires à l'heure actuelle. Mon honorable collègue m'excusera de l'avoir interrompu; mais je ne comprends pas ce qu'il peut bien vouloir rechercher au sujet de ces concessions de 1919.

L'honorable M. POPE: Je veux savoir en vertu de quelle autorité le gouvernement a accordé ces droits d'exploitation après la création de la réserve, simplement parce que les demandes avaient été formulées antérieurement. Il n'en avait pas le droit. C'était une réserve nationale. Le ministre jouissait d'un pouvoir discrétionnaire et il a pris la responsabilité. Or s'il a pris sur lui de violer les décisions signées par le Sénat, je veux le savoir.

L'honorable M. DANDURAND: Je prierai l'honorable sénateur de réserver ses remarques jusqu'à ce que notre honorable collègue qui était alors à la tête de ce département soit présent. Puisque l'honorable sénateur de Calgary (l'honorable sir James Lougheed) était chargé de la direction du ministère de l'Intérieur à l'époque, il convient d'attendre qu'il soit ici.

L'honorable M. POPE: J'ignore qui était responsable et peu m'importe ses opinions politiques; ce n'est pas cela dont il s'agit. Je voudrais faire comprendre au leader du gouvernement — qui est heureusement l'opposition au Sénat — que je m'efforce de conserver ce domaine pour la nation canadienne. Or, il vient justement de déposer un document indiquant qu'on a violé les dispositions que nous croyions avoir prises pour conserver ce domaine. Ce document montre que nous avons perdu notre temps à discuter ce projet. Les journaux parlent de corruption, de fraude, du mauvais traitement d'un gouvernement étranger, d'un citoyen américain, et de je ne sais quoi encore. Lorsque j'ai suggéré de faire une enquête sur ces concessions, il y a un an, mon honorable collègue n'a pas cru nécessaire de nommer un comité, mais il a ensuite reconnu que ça l'était et le comité a jugé utile de se réunir.

L'honorable M. DANDURAND: Malheureusement, mon honorable collègue est limité par son avis d'interpellation.

L'honorable M. POPE: Je le sais. J'attendais cette objection.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue devrait aussi tenir compte des intérêts nationaux, de la bonne renommée du pays et de la courtoisie internationale. Les rumeurs de la rue, quelles qu'elles soient, n'ont aucune importance aux yeux de l'étranger; mais les remarques que peut faire un membre du Sénat canadien, ont une portée autrement grande. Si mon honorable collègue veut donner un avis d'interpellation et d'enquête sur les actes du gouvernement actuel et du gouvernement précédent, je suis sûr que le Sénat y accédera, mais il devra prendre la responsabilité des conséquences qui pourront en découler.

L'honorable M. BRADBURY: Messieurs, je voudrais dire quelques mots...

L'honorable PRESIDENT: Je ferai remarquer aux honorables sénateurs que tout cela est irrégulier. L'honorable leader du gouvernement a répondu à la question et, d'après moi, cela clot le débat. Si l'honorable sénateur désire présenter une motion, qu'il présente un avis qui sera inscrit au Feuilleton et qui pourra être discuté un autre jour.

L'honorable M. BRADBURY: Dois-je comprendre que le débat est clos?

L'honorable PRESIDENT: Voici le règlement:

36. A le droit de réplique un sénateur qui a proposé la deuxième lecture d'un bill ou présenté une motion indépendante, mais pas celui qui a proposé un amendement, la question préalable, l'ajournement pendant le débat, une motion sur l'examen des amendements des Communes ou des instructions à un comité.

37. Dans tous les cas, la réplique de celui qui a présenté la motion originelle clot le débat. C'est le devoir du Président de veiller à ce que tous les sénateurs qui désirent prendre la parole aient l'avantage de le faire avant que la réplique finale soit donnée.

Je ne sache pas que l'honorable sénateur ait présenté une motion avant que le leader du gouvernement lui donne la réplique.

L'honorable M. BRADBURY: Je n'ai pas présenté de motion, mais si c'est nécessaire je proposerai l'ajournement. J'ai quelques remarques à présenter.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue se conformerait mieux à la règle en donnant un avis de motion. En effet, pour une interpellation, lorsque la réponse est donnée, la discussion ne peut pas être continuée sur une motion d'ajournement.

L'honorable M. ROBERTSON: Je crois comprendre que l'honorable sénateur de Compton (l'honorable M. Pope) propose de donner un avis de motion pour discuter de nouveau le sujet; ce jour-là, l'honorable sénateur de Selkirk (l'honorable M. Bradbury) aura probablement l'occasion de dire ce qu'il désire.

LA CANALISATION DU SAINT-LAURENT

L'honorable J. D. REID dépose la motion suivante:

Que de l'avis du Sénat, il est dans l'intérêt public que le Gouvernement du Canada entame immédiatement des négociations avec le Gouvernement des Etats-Unis en vue du développement du fleuve Saint-Laurent, afin de procurer des facilités pour transporter nos produits aux ports océaniques, au plus faible coût possible.

Il ajoute: Messieurs, la motion que je présente a trait à l'amélioration du Saint-Laurent comme fleuve navigable. Pour le Canada, la question n'est pas nouvelle. Voilà longtemps qu'on en parle, et l'on se figure qu'elle n'intéresse que l'est de l'Ontario ou peut-être l'ensemble de la province d'Ontario. Je vais essayer de démontrer qu'elle a une plus grande importance pour les autres parties du Canada que pour l'Ontario.

Beaucoup de gens, je crois, ignorent en quoi consiste notre système de voies fluviales. De Port Arthur à Montréal, il y a 1,214 milles et de Chicago, 1,240 milles. Ce cours d'eau est formé du lac Supérieur, 383 milles; le lac Huron, 223 milles; le lac Michigan, 321 milles; le lac Saint-Clair, 34 milles; le lac Erié, 236 milles; le lac Ontario, 190 milles et le Saint-Laurent de Kingston à Montréal, 160 milles.

A l'heure actuelle on voit des navires de 800 pieds de long et 60 pieds de large, d'une capacité de 600,000 boisseaux, qui transportent le grain de Port-Arthur et Fort-William à Buffalo, soit 850 milles. De Buffalo ou de Port-Colborne à Montréal, le grain est transporté dans des navires qui ne contiennent que 75,000 boisseaux, de sorte qu'il en faut huit au lieu d'un pour faire cette deuxième partie du trajet.

On est en train d'élargir le canal de Welland, qui sera achevé dans trois ou quatre ans. Lorsqu'il sera terminé, les navires de 800 pieds de long qui, maintenant, ne vont que jusqu'à Port-Colborne et Buffalo, pourront venir sans inconvénient jusqu'à quatre ou cinq milles de Prescott qui est à moins de cent milles de Montréal. Entre Prescott et Montréal, il y a plusieurs canaux; ceux de Lachine, Soulanges, Cornwall, Farran's Point, Rapide Plat, et Galops, soit une longueur de 45 milles. Voilà en quoi consiste notre grande voie fluviale.

Il y a des gens qui s'opposent très vigoureusement à ce que le Canada s'entende avec le gouvernement américain pour lui permettre d'améliorer cette partie du cours d'eau dont il est question. Ils donnent comme raison qu'il y a 50 ou 60 milles—sur un total de 1,214—dans la province de Québec qui ne sont pas des eaux internationales et qu'une partie de la province de Québec sur la rive droite du Saint-Laurent est un territoire exclusivement canadien. La question se pose donc: Pourquoi laisserions nous le gouvernement américain se mettre en frais de faire cette canalisation? A cela je réponds que le gouvernement des Etats-Unis a autant le droit que nous d'utiliser ce cours d'eau pour les besoins du transport. A l'appui de ma déclaration, je citerai ces deux clauses du traité qui a été conclu en 1871 entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis. Voici la première:

La navigation du fleuve St-Laurent, en amont et en aval, à partir du 45e parallèle de latitude nord, où il cesse de former la frontière entre les deux pays, jusqu'à la mer, demeurera à tout jamais libre et ouverte au commerce pour les citoyens des Etats-Unis, mais assujétie aux lois et aux règlements de la Grande-Bretagne ou du Canada qui ne sont pas incompatibles avec ce privilège de libre navigation.

La seconde est ainsi conçue:

Le Gouvernement des Etats-Unis pourra suspendre le droit de transport accordé en faveur des sujets de Sa Majesté Britannique par cet article, dans le cas où le Canada, à aucune époque, priverait les citoyens des Etats-Unis de l'usage des canaux situés sur son territoire sur pied d'égalité avec les habitants du Dominion, ainsi qu'il a été dit à l'article 27.

Vous voyez donc, messieurs, que les Etats-Unis ont absolument les mêmes droits que le Canada relativement à la navigation sur le Saint-Laurent. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi construisons-nous tous les canaux à nos propres frais, alors que nos voisins sont prêts à se joindre à nous et à en payer leur part? Aussi j'espère que l'impression qui existe actuellement dans le public disparaîtra et qu'on ne s'opposera plus au projet.

Que mes honorables collègues me permettent de leur rappeler ce qui s'est passé depuis que l'on a entrepris la construction de nos canaux. Je commencerai par l'est, c'est-à-dire par le chenal du Saint-Laurent entre Québec et Montréal. En 1851, ce chenal avait 8½ pieds de profondeur; en 1855, on le creusa à 10½; à 20 en 1866, à 22 en 1878, à 25 en 1882, à 27½ en 1888, à 30 en 1899, et en 1910, à 35 pieds qui est la profondeur actuelle. Mes collègues conviendront avec moi, je pense, que ces travaux ont été faits dans l'intérêt du Canada et pour prolonger la voie maritime aussi loin que possible vers l'ouest.

Prenons maintenant la section qui va de Montréal vers l'ouest. Il y a d'abord le canal de Lachine, construit en 1825, avec une profondeur de 4½ pieds; elle fut portée à 9 pieds en 1848, et à 14 pieds en 1885. Ensuite viennent les autres canaux de Soulanges, Cornwall et Williamsburg qui ont la même profondeur; mais les travaux n'étaient pas achevés que déjà on s'apercevait qu'ils étaient trop étroits. Le canal du Sault a été élargi quatre fois, si bien qu'aujourd'hui il peut laisser passer des navires de 900 pieds de long et de 60 pieds de large.

Quel a été le résultat de l'élargissement de ces canaux? A mon avis, l'ouest du Canada—c'est-à-dire les provinces des prairies—n'aurait jamais pu prospérer comme il l'a fait s'il avait dû se contenter des transports par voie ferrée. Les provinces de l'Ouest ont pu se développer parce qu'on a pu transporter le grain par eau de Port-Arthur et de Fort-William à Montréal. Tous les ans la circulation augmente. Je citerai l'an dernier par exemple: Il a été expédié de Port-Arthur et Fort-William 244,157,212 boisseaux de blé, et 56,115,002 boisseaux d'autres grains, soit un total de 300,272,214 boisseaux. En ce qui concerne le blé, 119,000,000 boisseaux sont allés aux ports canadiens pour l'exportation et la consommation domestique et 124,000,000 aux ports américains pour l'exportation, soit à peu près une proportion égale entre les ports canadiens et les ports américains. Pour les autres grains, 36 millions de boisseaux sont allés aux ports canadiens et 19 millions aux Etats-Unis. Prenant le tout, il a été expédié 155,886,926 boisseaux de grain aux ports canadiens pour l'exportation et la consommation domestique et 140,384,788 aux ports américains pour l'exportation.

Laissez-moi maintenant parler des taux de transport. L'an dernier, le tarif de Buffalo à New-York était de 9 cents par boisseau. De Port-Colborne et de Buffalo à Montréal, c'est-à-dire des ports où le grain venant de Fort-William et de Port-Arthur est transbordé, le tarif était de 6.41 cents par boisseau, et de Port-Arthur et Fort-William à Buffalo et Port-Colborne, de 3.81 cents par boisseau pour le blé. Par conséquent, un navire transportant disons 400,000 boisseaux de blé de Port-Arthur ou de Fort-William à Buffalo ou à Port-Colborne, soit 875 milles, recevait 3.81 cents par boisseau, ou environ $15,240 pour sa cargaison. Les plus petits navires dans lesquels le grain est transbordé et qui ne contiennent que 75,000 boisseaux recevaient 6.41 cents par boisseau, soit $25,640 pour parcourir les 350 milles qui séparent Port-Colborne de Montréal. Je n'hésite donc pas à dire que si cette voie fluviale était achevée, on économiserait 4 cents par boisseau. La commission mixte internationale disait même plus dans son rapport. Mais même si l'on épargnait 4 cents par boisseau, cela signifierait une économie de $16,000 pour une cargaison de 400,000 boisseaux de blé. Or, j'ai déjà dit qu'on avait transporté, l'an dernier, 300 millions de boisseaux de blé de Port-Arthur et de Fort-William vers l'est. Disons que là dessus 50 millions de boisseaux sont employés dans l'Ontario et dans les provinces de l'Est et chargés à bord des trains aux ports de la baie Georgienne, il resterait donc 250 millions de boisseaux, ce qui veut dire une économie de 10 millions de dollars par année, rien qu'en taux de transport pour les gens des provinces de l'Ouest qui cultivent et expédient du grain.

L'honorable M. SCHAFFNER: L'honorable sénateur sait-il combien on transportait de grain par voie ferrée à la même époque?

L'honorable M. REID: Je suis sûr que mes honorables collègues qui sont au courant de la question et ceux qui viennent de l'Ouest conviendront avec moi qu'on ne transporte pour ainsi dire pas de grain par voie ferrée en été. J'ai voulu parler de ce qui s'expédiait par eau de Port-Arthur et de Fort-William, l'an dernier seulement, car il ne s'agit en ce moment que des transports par eau.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur a-t-il dit qu'on avait expédié 155 millions de boisseaux de blé par eau de Port-Arthur à Montréal.

L'honorable M. REID: Non, aux ports canadiens.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Les chiffres de mon honorable collègue ne sont pas exacts. Il seraient en effet erronés si le grain était expédié de Midland par voie ferrée.

L'honorable M. REID: J'ai dit par les ports canadiens. Il y a une grande quantité de grain qui va de Midland et de là à Montréal par voie ferrée; on peut en dire autant de Goderich et d'autres ports de la baie Georgienne. Mais je dis que si l'on complétait le réseau des canaux, le grain irait directement à Montréal à bord des mêmes navires où il a été chargé, ce qu'on ne peut faire à l'heure actuelle, à cause de la dimension des navires. Aujourd'hui, il faut transborder le grain à Port-Colborne ou aux ports de la baie Georgienne.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Quelle est la capacité de ces navires, d'après mon honorable collègue?

L'honorable M. REID: Je dis qu'un navire avec une cargaison de 400,000 boisseaux irait directement à Montréal et même à Liverpool. Mais il y a des navires d'une capacité de 600,000 boisseaux actuellement sur les grands lacs. Il ne s'agit pas d'un canal mais de la construction de cinq barrages pour élever le niveau de l'eau.

Il y a une autre raison en faveur du projet. La distance entre Port-Colborne et Liverpool est exactement la même qu'entre New-York et Liverpool, et le prix de parcours direct de Port-Arthur ou de Fort-William serait beaucoup moins élevé que de New-York, étant donné que la distance est moindre.

Les chiffres que j'ai cités sont ceux de l'an dernier, mais n'oublions pas que l'Ouest va se développer très rapidement. Il y a 15 millions d'acres le long des voies ferrées qui ne sont pas encore en culture. Il faut que l'Ouest se développe et s'il se développe aussi vite à l'avenir qu'il l'a fait jusqu'ici, ses habitants auront besoin de moyens de transports meilleurs et moins chers que ceux qu'ils ont actuellement pour écouler leur grain; on facilitera ainsi la mise en valeur de nos ressources naturelles.

L'honorable M. SCHAFFNER: La baie d'Hudson.

L'honorable M. REID: Aussi, si vous voulez.

L'honorable M. GRIESBACH: L'honorable sénateur a-t-il pensé au grain qui pourra s'expédier par les ports de la Colombie-Anglaise?

L'honorable M. REID: D'après moi, l'Alberta va produire de plus en plus de grain et, par conséquent ses exportations augmenteront très sensiblement. Certes une grande quantité ira aux ports de la Colombie-Anglaise en raison de la distance. Mais la Saskatchewan et le Manitoba verront aussi leur population et leur rendement augmenter. J'oserai croire que l'augmentation du rendement de ces provinces suffirait à maintenir les exportations de Fort-William et de Port-Arthur à leur chiffre actuel.

Maintenant, voyons quels sont les avantages de ce parcours. Bien entendu, l'Ontario y trouverait son avantage pour expédier aux ports de mer; mais les autres provinces auraient un avantage encore plus grand.

Ce n'est pas tout. L'Ontario est réellement la seule province qui ait à souffrir, lorsqu'il y a une insuffisance de charbon. Si ce cours d'eau était élargi, on pourrait faire venir du charbon directement de Nouvelle-Ecosse, du Nouveaux-Brunswick et d'Angleterre pendant environ huit mois de l'année. De cette façon, au lieu de payer l'étranger pour avoir du charbon gras, l'argent resterait dans le pays. Aujourd'hui nous sommes à la merci des Etats-Unis en ce qui concerne notre approvisionnement en anthracite. Si les navires pouvaient amener dans l'Ontario 8,000, 10,000 ou 12,000 tonnes de charbon, cela leur ferait une cargaison de retour et la province aurait sa provision de charbon assurée. Le fait que les navires auraient une cargaison de retour permettrait d'abaisser les taux de transport du grain à l'aller. On sait que tout le charbon qui se consume dans l'Ontario doit venir de l'extérieur.

Il y a évidemment un autre avantage pour l'Ontario. Les matières premières dont nos industriels ont besoin viennent de l'étranger et si l'on pouvait les amener jusqu'au lieu de la manufacture, cela permettrait à nos fabricants de faire concurrence à l'industrie étrangère. Et cela amènerait naturellement de nouvelles industries dans l'Ontario et dans la province de Québec.

Cette question a été examinée par les gouvernements du Canada et des Etats-Unis en 1920, époque à laquelle les deux pays se mirent d'accord pour charger une commission mixte de s'enquérir de la situation. Cette commission fut constituée par les deux gouvernements le 21 janvier 1920. Les représentants canadiens étaient M. Magrath, M. Powell et sir William Hearst. Ces messieurs étudièrent la question très à fond et présentèrent leurs conclusions que tous ceux qui s'intéressent au sujet auront avantage à lire. En voici un passage:

Il convient d'exposer ici les conclusions de MM. MacElwee et Ritter à la suite de leur étude de la canalisation projetée, au point de vue économique. Les voici:

Je lirai quelques-unes de ces conclusions, car j'estime qu'elles sont très importantes:

1. Un chenal profond de 25 pieds à l'eau basse, dans le St-Laurent, entre Montréal et le lac Ontario, per-

mettrait à la plupart des navires océaniques et pour ainsi dire à tous les caboteurs d'entrer dans les grands lacs. Les chiffres indiquent que les navires de charge océaniques d'un tonnage moyen ont, une fois chargés, un tirant d'eau de 21 pieds.

2. Dans la plupart de nos ports maritimes, il y a à peine un sur cent des navires qui ont besoin de la profondeur disponible, tandis que les navires sur les grands lacs l'utilisent généralement toute entière. Pour ainsi dire tous les navires qui vont dans les ports de l'Atlantique, du Golfe ou du Pacifique où il y a une profondeur de 30 pieds se contenteraient de 25 pieds à l'eau basse pour aller aux grands lacs.

3. Après avoir examiné les navires qui traversent le canal de Panama, on s'est rendu compte que la moyenne d'entre ces bateaux qui empruntent cette voie pour faire le service entre les plus grands ports du monde ont un tirant d'eau de 21 pieds.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Ces navires ne transportent pas 400,000 boisseaux de grain.

L'honorable M. REID: Ils le pourraient s'ils étaient plus larges et plus longs. Un navire de 800 pieds de long et 60 pieds de large peut contenir 600,000 boisseaux.

La plupart d'entre eux auraient pu se rendre aux ports des lacs avec un chenal de 25 pieds et presque tous avec un chenal de 30 pieds. Sur le nombre de navires qui ont traversé le canal de Suez depuis 1912, 3, 3 p. 100 seulement avaient un tirant égal à 27 pieds. A New-York, où viennent les plus grands navires du monde, 4, 4 p. 100 seulement tiraient 30 pieds et plus durant les six premiers mois de 1914.

4. Un chenal de 30 pieds de profondeur suffira pour 90 p. 100 des navires qui font habituellement le commerce maritime.

La question suivante fut posée:

Question: Quel est le genre et la quantité de trafic dans les deux sens, auquel on peut s'attendre dès le début et plus tard, en tenant compte non seulement des conditions actuelles, mais aussi des changements qui peuvent résulter du développement de l'industrie, lorsque celle-ci aura à sa disposition une plus grande quantité de force hydraulique?

Réponse: Il est impossible de répondre catégoriquement à cette question, sans connaître exactement tous les facteurs de la situation future. La commission a recueilli des renseignements de source autorisée sur le trafic existant actuellement entre les territoires riverains et les ports d'outre-mer, de même qu'entre ces territoires et les ports du littoral. Elle conclut d'une façon générale qu'il y aura suffisamment de trafic, sans parler des possibilités d'avenir, pour justifier la création de cette voie fluviale. La commission a tant de confiance dans le courage et l'industrie des habitants de ces deux pays qu'elle est convaincue que le trafic de cette nouvelle voie de transport augmentera rapidement, à mesure que se développera le territoire riverain et que la création de nouvelles forces hydrauliques stimulera le développement de l'industrie et des transports.

Voilà ce qui concerne la question du transport. Je suis sûr que les cultivateurs de l'ouest canadien épargneraient rien qu'en frais de transport, des millions de dollars tous les ans sur ce qu'ils produisent, et cela représenterait plus que l'intérêt sur la somme que le pays aurait à débourser pour l'entreprise.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur voudrait-il nous expliquer pourquoi les armateurs réduiraient leurs taux?

L'honorable M. REID: Voici pourquoi: Avant l'élargissement du canal du Sault les navires demandaient jusqu'à 25 cents le boisseau pour transporter le grain de Port-Arthur à Montréal. Il ne faut guère plus de personnel, ni de combustible pour un navire de 400,000 boisseaux que pour un plus petit. Je réponds donc que les gros navires pourraient transporter le grain pour un taux moindre; ensuite il y aura la concurrence qui abaissera les taux au minimum. Il y a actuellement une douzaine de lignes faisant le service de Port-Arthur et de Fort-William à Buffalo. La concurrence est vive et il en sera de même, lorsqu'on ira jusqu'à Montréal. Et cette réduction des frais de transport, ce seront les cultivateurs de l'ouest qui en profiteront. Dans tous les cas, l'économie qui en résulterait compenserait intégralement la dépense.

L'honorable M. PARDEE: L'honorable sénateur a-t-il une idée de ce que représenterait la part du Canada?

L'honorable M. REID: Oui. Je l'expliquerai de cette façon-ci: En 1920, la commission mixte avait évalué le coût à 252 millions de dollars; c'est-à-dire pour construire le canal jusqu'à Montréal et installer une force hydraulique de 1,000,000 c.v. aux Rapides du Sault.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Quelle profondeur?

L'honorable M. REID: Vingt-cinq pieds. Le chiffre de 252 millions est dans le rapport officiel. Depuis, je me suis renseigné auprès des ingénieurs qui ont fait l'étude du projet et ils m'ont dit que l'estimation était certainement libérale.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Il y en a un qui disait 400 millions, n'est-il pas vrai?

L'honorable M. REID: Je l'ignore. Les chiffres que je cite sont extraits du rapport des représentants des deux gouvernements qui firent l'étude du projet en 1921, et ce sont des hommes en qui j'ai confiance.

Maintenant, en ce qui concerne notre part: Nous avons déjà dépensé plus de 70 millions dans le canal de Welland—35 pour l'ancien et 33 ou 34 pour le nouveau—et l'on m'informe qu'il faudra encore trois millions pour l'achever. Nos représentants ont fait observer aux représentants des Etats-Unis que si nous acceptions de participer à l'entreprise, il faudrait tenir compte du canal de Welland et que

les Etats-Unis en payassent la moitié. Les Etats-Unis y ont consenti et la déclaration est incluse dans le rapport de la commission mixte. Par conséquent, si nous avons dépensé 100 millions dans le canal de Welland, lorsqu'il sera terminé, les Etats-Unis en paieront la moitié, les Américains ayant le droit de s'en servir comme nous; du reste ils l'ont toujours utilisé aux mêmes conditions que nos armateurs canadiens, bien que ce soit une voie internationale aux frais de laquelle ils n'ont jamais contribué.

Supposons donc que nous aurions à payer la moitié de cette somme de 252 millions. Cela ferait 126 millions de dollars, moins les 50 millions auxquels on aurait droit pour le canal de Welland.

Il y a cette autre chose dont il n'est question dans aucun rapport, mais qu'il serait bon de notre part de faire valoir et pour laquelle les Américains, j'en suis sûr, conviendraient de payer leur part, c'est la chaîne de canaux de Prescott à Montréal, qui a coûté $65,172,097. Les Américains se servent de ces canaux depuis qu'ils sont construits. Ils en ont d'ailleurs le droit comme nous et ils continueront de s'en servir sans avoir jamais contribué à leur construction.

Lorsque le canal de Welland sera achevé, les navires américains de 400,000, 500,000 et 600,000 boisseaux descendront le canal pour charger à Ogdensburg et ensuite emprunter nos autres canaux tant que cette voie du Saint-Laurent ne sera pas établie, absolument comme nous le ferons à partir de Kingston et de Prescott.

Si nous donnons suite au projet adopté par tous les gouvernements du Canada depuis un certain nombre d'années, c'est-à-dire si nous construisons ce canal de 25 pieds à partir du lac Supérieur jusqu'à Montréal et que nous payions pour cette entreprise, sans accepter que les Américains y contribuent, ceux-ci auront quand même le droit de s'en servir librement, en vertu des droits que leur donne le traité qui a été conclu avec les Etats-Unis.

Ce projet a un autre avantage. La force hydraulique qu'on pourra exploiter aidera aussi bien la province de Québec que l'Ontario et en outre couvrira une partie des frais. Si les Etats-Unis nous allouent une partie de ce que nous avons payé pour les autres canaux, alors notre part, d'après moi, serait environ de 50 à 60 millions de dollars. Mais supposons que cela coûte plus. Mon argument est que si l'on donne suite au projet, on pourra exploiter sur ce cours d'eau international environ 1,000,000 c.v. dont la province d'Ontario aura la moitié et environ 3,000,000 c.v. dans la province de Québec dont celle-ci aura entièrement le bénéfice. En effet, je comprends que l'autorité fédérale ayant les droits de transport, les provinces jouiraient de l'usage de la force hydraulique. Dans tous les cas, le Canada aurait l'usage d'environ 3,500,000 c.v. qui sont actuellement inutilisés. Supposons que cette énergie soit louée à raison d'un dollar par c.v., cela représente 4 millions de dollars par année.

L'honorable M. SCHAFFNER: Y aurait-il preneur?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON Peut-être à Hamilton.

L'honorable M. REID: Hamilton en prendrait peut-être une partie, car cette ville en a grandement besoin; elle la prend actuellement beaucoup plus loin que cela. Je me rappelle les débuts aux chutes Niagara; on commença avec 100,000 c.v. La plupart des gens, y compris l'honorable sénateur de Hamilton, je crois, pensaient qu'on ne pourrait pas utiliser plus de 50,000 c.v. dans l'Ontario avant cinquante ans. Or depuis 1906, c'est-à-dire depuis 18 ans, l'exploitation a été portée à 600,000 c.v. et la ville de Hamilton est bien contente d'en avoir une part. Aujourd'hui, Toronto dépense $5,000,000 pour faire l'électricité à la vapeur, parce qu'il n'y a plus de force hydraulique. Toronto voudrait bien puiser son énergie électrique dans le Saint-Laurent. Pour moi, la totalité de la force exploitée serait utilisée bien plus tôt qu'on ne pense. On en a besoin actuellement dans toute cette partie de l'Ontario qui serait mise en valeur. En tout cas, le pays en bénéficierait. Après tout, il y a deux choses dont nous avons besoin ici pour mettre en valeur nos ressources naturelles: La force motrice à bon marché et des moyens de transport peu coûteux. Cette dernière condition est de la plus haute importance pour les provinces de l'ouest, et personne ne tient plus que moi à leur en faire profiter, car rien ne saurait mieux faciliter le développement de cette contrée.

Le gouvernement a chargé une nouvelle commission d'étudier la question. Ceux qui en font partie sont des hommes fort capables. Leur étude commencera là où l'ancienne commission avait arrêté la sienne. Le président de la nouvelle commission pour le Canada est l'honorable Geo. P. Graham qui a, au nombre de ses collaborateurs, le docteur McDougall, de Montréal. Tous les deux m'inspirent la plus entière confiance. Quant aux autres, je ne les connais pas.

J'ai cru comprendre que la ville de Montréal s'opposait au projet. Pourtant je ne pense pas que cela doive lui faire du tort; au contraire, cela devrait l'aider au bout du compte.

J'ai confiance dans la commission et j'ai hâte de voir son rapport. D'après moi, les renseignements et les témoignages qu'elle va recueillir seront si probants, qu'elle sera obligée de se prononcer en faveur de la réalisation du projet.

On a soulevé deux objections. On a dit d'abord que cela ferait du tort à nos chemins de fer. Je ne suis pas de cet avis. Bien au contraire, j'estime que cela va leur aider, et je vais vous dire pourquoi: On expédie par eau 300 millions de boisseaux de grain, en réalité, tout ce qu'on peut expédier. Les chemins de fer n'ont rien de tout cela, sauf ce qui vient par les ports de la baie Georgienne. La moitié prend la direction de Buffalo et des ports américains; l'autre moitié est expédiée de Port-Arthur à Montréal. La réduction des prix de transport de Port-Arthur à Montréal facilitera le développement de l'Ouest et rendra l'agriculture plus lucrative, de sorte qu'il y aura une plus grande quantité de grain à transporter à nos ports fluviaux. Après tout, c'est avec le transport du grain de l'Ouest que nos chemins de fer ont fait leur argent dans le passé et c'est sur le grain qu'ils comptent pour leurs bénéfices à venir. Par conséquent, je ne vois pas comment ce qui aidera à développer l'Ouest et le trafic sur le parcours de Port-Arthur à Montréal, peut nuire aux chemins de fer.

L'honorable M. SCHAFFNER: L'honorable sénateur me permettra de l'interrompre. On a transporté très peu de grain par voie ferrée l'an dernier. Mon honorable collègue parle du grain de l'Ouest. Autrefois, durant l'hiver, on avait l'habitude d'expédier du grain de Port-Arthur et de Fort-William à Québec et Montréal, mais depuis un an on en a expédié bien peu par voie ferrée.

L'honorable M. REID: J'allais justement dire que le transport du grain par eau continuera et augmentera, mais il y aura toujours du grain à expédier en hiver et cela sera réservé aux chemins de fer. Par conséquent, ce projet ne change aucunement les transports par voie ferrée pendant l'hiver.

L'énorme quantité de charbon qui sera expédié dans l'Ontario, peut-être même jusqu'à Fort-William et Port-Arthur, aidera considérablement cette province. Actuellement, ce ne sont pas nos chemins de fer qui nous apportent le charbon, car il nous vient des Etats-Unis. On parle d'en faire venir de l'Alberta, mais c'est une longue distance en chemin de fer, tandis qu'on pourrait le faire venir par eau de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et même d'Angleterre. Je ne vois pas en quoi les chemins de fer en souffriraient. Puis, les navires apporteraient des marchandises à leur retour à Port-Arthur et à Fort-William. En effet, beaucoup de gens profiteraient du bon marché de cette voie fluviale pour expédier des marchandises destinées à la Chine, au Japon et autres pays étrangers. Les chemins de fer les transporteraient ensuite jusqu'au littoral, de sorte que je ne vois pas comment ce projet pourrait leur nuire.

J'assistais, l'autre soir, à une assemblée à Ogdensburg. L'honorable Herbert Hoover, qui est président de la Commission américaine des eaux limitrophes, alors que l'honorable Geo. P. Graham est le président de la Commission canadienne, y adressait la parole. M. Hoover, avant de faire son allocution, avait vu une partie des rapides où l'on se propose de faire des travaux. D'après le ton de ses remarques, il m'a paru être d'avis que l'on devrait donner suite au projet dès que l'opinion publique des deux pays aura compris son importance. Naturellement, parlant au point de vue de l'ensemble des Etats-Unis, il a déclaré qu'il y avait le long de ce cours d'eau 45 millions d'Américains qui en bénéficieraient. De notre côté, il y en a 5 millions au moins, peut-être plus, qui en profiteraient.

Il y a une autre considération importante, c'est que les manufactures d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes fabriquent une quantité de produits qui ne peuvent pas supporter des taux de transport trop élevés, et que l'on ne peut pas expédier en Colombie-Anglaise par chemin de fer, parce que la distance est trop longue, entre autres les articles de quincaillerie, les clous, probablement les rails de chemin de fer, les plaques d'acier pour la construction des navires, et autres produits semblables. Or ces marchandises pourraient être expédiées de l'Ontario et faire le tour par les ports de l'Atlantique à Vancouver, ce qui aiderait les manufactures d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes et conserverait au Canada l'argent que nous payons actuellement pour ces produits que nous achetons à l'étranger.

D'autre part, les provinces de l'Est ont besoin de longues pièces de bois et d'autres produits qu'on trouve en Colombie-Anglaise. Ces produits seraient également expédiés à bord des navires, car leur prix ne permet pas de les expédier par voie ferrée à une trop longue distance. On a expliqué cela, il y a un an, au Sénat, et j'ai pris part au débat sur la résolution qui avait été présentée par un de nos honorables collègues de la Colombie-Anglaise. Au cours de ce débat, on a appris qu'une société particulière avait mis un vapeur en service pour transporter les marchandises de Hamilton et de Toronto jusqu'à la Colombie-Anglaise en faisant le tour par mer; ce navire

ramenant chaque fois une cargaison dans l'Est. La première expérience a dû réussir, puisque la même compagnie, le 16 juin, mettait un autre navire en service. Je crois que la marine marchande de l'Etat a un ou plusieurs vapeurs sur cette ligne et qu'elle obtient de bons résultats. C'est un autre avantage.

L'honorable M. WATSON: L'honorable sénateur a-t-il une idée de l'effet que cette canalisation pourrait avoir sur le niveau des lacs?

L'honorable M. REID: Le niveau du lac Ontario serait élevé, c'est ce que j'ai cru comprendre des ingénieurs — à cause des barrages.

L'honorable M. WATSON: C'est très important.

L'honorable M. REID: Le lac Ontario sera probablement le seul à s'en ressentir. Actuellement le Saint-Laurent coule librement; il n'y a rien qui arrête son cours. Les ingénieurs m'ont dit qne la construction de ces barrages éleverait le niveau du lac Ontario.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Et le lac Erié?

L'honorable M. REID: Je ne peux parler que du lac Ontario, et du Saint-Laurent. On me dit que cela ferait du bien au lac Ontario. J'espère et j'ai confiance que le gouvernement insistera pour avoir les conclusions de la Commission le plus tôt possible et qu'il s'abouchera aussitôt avec le gouvernement des Etats-Unis. J'ai entendu dire que sir Adam Beck avait offert, au cas où le gouvernement fédéral ne voudrait pas donner suite au projet, de faire construire par la Commission hydro-électrique d'Ontario des barrages sur les cours d'eau internationaux qui se trouvent dans cette province simplement pour exploiter l'énergie électrique. Le gouvernement fédéral paierait sa part des écluses, ou simplement l'intérêt sur le coût des écluses qui seraient construites dans cette partie de l'Ontario. Cela permettrait d'exploiter environ 500,000 c.v. qui seraient vite utilisés dans l'Ontario. En outre, je crois que si les compagnies électriques de la province de Québec voulaient construire les autres barrages, le tout formerait une des plus grandes entreprises d'utilité publique du monde et aussi une des plus rémunératrices. Je conseille au gouvernement de la province de Québec de ne pas se laisser prendre ce pouvoir hydraulique, mais naturellement c'est son affaire et non la mienne. Tout ce que je désire, c'est qu'on rende le Saint-Laurent navigable. La force hydraulique, tout en étant secondaire aiderait considérablement, car elle permettrait de développer les grandes ressources naturelles que nous possédons dans les provinces d'Ontario et de Québec telles que le sol, les forêts, les mines et aussi les manufactures. Aucun pays au monde n'en possède de pareilles.

Messieurs, je vous remercie de votre bienveillante attention.

L'honorable M. BENNETT: Messieurs, la motion qu'a présentée notre honorable collègue de Grenville (l'honorable M. Reid) a une très grande importance et traite d'un sujet qui a été suivi de très près dans l'Ontario depuis un an. La région que je représente s'intéresse vivement au projet, car elle possède un des ports des lacs et est reliée par chemin de fer à Portland et à Montréal. Si aucun de nos honorables collègues ne se dispose à adresser la parole à ce sujet, aujourd'hui, je proposerai que la suite du débat soit remise à la semaine prochaine, alors que j'espère présenter quelques remarques. Aujourd'hui, je ne suis pas préparé.

La motion est adoptée et la remise du débat est ordonnée en conséquence.

BILL DES DIFFERENDS INDUSTRIELS

REMISE DE LA TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill n° 7 intitulé: Loi modifiant la Loi de 1907 relative aux enquêtes en matière de différends industriels.

L'honorable W. B. ROSS: Je demande à l'honorable leader du gouvernement de bien vouloir remettre la troisième lecture de ce bill à mardi prochain. Je tiens à ce que l'honorable leader de l'opposition (sir James Lougheed) soit ici, pour savoir ce qui a été fait au sujet du projet de loi. C'est une des raisons de ma demande. L'autre, c'est que la deuxième lecture a été faite après six heures, hier soir, alors qu'il y avait à peine la moitié des membres présents. J'espère que mon honorable collègue voudra bien accéder à ma demande; autrement je me verrai obligé de le proposer moi-même.

L'honorable M. DANDURAND: La raison pour laquelle je m'oppose à la demande de mon honorable collègue, c'est que, l'an dernier, on a traîné ce projet de semaine en semaine et que, à ma grande surprise, le Sénat a changé deux fois, sinon trois fois d'opinion, ce qui voudrait dire que cette assemblée change parfois d'aspect.

Hier, nous avons décidé, par une grande majorité, d'accepter ce bill provenant de la Chambre des Communes qui l'a adopté à l'unanimité pour la deuxième fois. Il me semble donc que pendant que nous avons le sujet présent à notre esprit, on devrait procéder à la troisième lecture. Mon honorable collègue

ne voudra pas nous demander, j'espère, après avoir discuté ce bill pendant deux heures hier, de tout recommancer la semaine prochaine.

L'honorable W. B. ROSS: Il y a un article qui n'a été adopté que par 16 voix à 16; ce n'est pas une grosse majorité.

L'honorable M. DANDURAND: Qu'on vote sur la motion pour la troisième lecture.

L'honorable M. REID: L'honorable sénateur doit se rappeler qu'hier soir la séance a duré jusqu'à 6 heures 20.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue était-il présent?

L'honorable M. REID: Oui, j'étais ici, mais plusieurs sénateurs sont partis à 6 heures supposant qu'on lèverait la séance à l'heure habituelle. Je n'ai pas trouvé bien de continuer après leur départ.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'était pas bien de leur part de partir avant l'honorable président.

L'honorable M. REID: Aucunement, car il est entendu que la séance est levée à six heures; mais l'honorable leader du gouvernement l'a fait durer vingt minutes de plus. Les membres s'en vont généralement chez eux à six heures ou cinq minutes avant.

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons fait cela pour contenter un certain nombre de sénateurs qui ne désiraient pas ou qui ne pouvaient pas siéger le soir. Pour avoir voulu plaire à 25 ou 30 de ses membres le Sénat ne devrait pas être blâmé. Mon honorable collègue se rappellera aussi que nous étions très occupés à discuter ce projet de loi et que nous n'étions pas supposés regarder l'horloge. Nous n'en sommes pas à une minute près.

L'honorable W. B. ROSS: Si l'honorable leader du gouvernement ne juge pas à propos de remettre la troisième lecture à plus tard, je proposerai l'amendement suivant:

Que le bill ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais que la troisième lecture soit inscrite à l'ordre du jour mardi prochain.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne veux pas me montrer intransigeant, si mon honorable collègue insiste sur la remise du débat. Il sait que j'ai toujours acquiescé aux demandes de ce genre. Si le Sénat semble d'avis qu'on doive remettre la troisième lecture de ce bill à mardi prochain, je suis tout disposé à le faire; je ne tiens pas à mettre la question aux voix. Je propose donc que cet article soit remis à l'ordre du jour de mardi prochain.

Il est ordonné en conséquence.

BILL D'INTERET PRIVE

DEUXIEME LECTURE

Bill O5, intitulé: Loi changeant le nom de la Banque d'Hochelaga en celui de Banque Canadienne Nationale. — L'honorable L. C. Webster.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIEME LECTURE

Bill M5, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Castle — L'honorable M. Haydon.

Bill N5, intitulé: Loi pour faire droit à Frances Hadenka. — L'honorable M. Haydon.

Bill P5, intitulé: Loi pour faire droit à Louise Powell. — L'honorable M. Haydon.

Bill Q5, intitulé: Loi pour faire droit à Margarette Johnston. — L'honorable M. Haydon.

Bill R5, intitulé: Loi pour faire droit à Hilda Girdler. — L'honorable M. Reid.

BILL DES REVENUS DE GUERRE

281 et 281a Brique réfractaire.

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité et passe à l'étude du bill n° 142, intitulé: Loi modifiant la loi spéciale des revenus de guerre, 1915.

Présidence de l'honorable M. Blain.

L'honorable M. DANDURAND: Je prierai M. Russell d'entrer.

Sur l'article 1 — Réduction de la taxe sur les ventes:

L'honorable M. DANDURAND: Cet amendement n'exige pas beaucoup d'explications, car il parle par lui-même. La taxe sur les ventes qui était de 6 p. 100 est réduite à 5 p. 100.

Quant au 2e paragraphe, la loi actuelle porte que le droit d'accise sur les allumettes et les cartes à jouer est ajoutée à la valeur sur laquelle la taxe sur les ventes est imposée dans le cas des articles domestiques et non dans celui des articles importés. L'amendement que voici a pour objet de faire disparaître cette inégalité.

(L'article 1 est adopté.)

(L'article 2 est adopté.)

Sur l'article 3 — livres et autres objets ajoutés à la liste des articles importés:

L'honorable M. GORDON: Je voudrais avoir des explications.

L'honorable M. DANDURAND: Il s'agit d'ajouter de nouveaux objets à la liste des articles exempts de la taxe sur les ventes.

L'honorable M. GORDON: Complètement exempts.

L'honorable M. DANDURAND: On allonge la liste.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Pourquoi exempte-t-on ces articles?

L'honorable M. DANDURAND: Ce sont pour la plupart des articles nécessaires à l'existence.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Alors tout ce qui n'est pas exempt est nécessaire? Est-ce là l'idée?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue s'en rendra compte après que j'en aurai donné la nomenclature. Les voici:

N° du tarif des douanes	Articles
45	Aliments lactés, n.d., préparations alimentaires de céréales.
46	Préparations alimentaires de céréales, n.d.
64	Sagou et tapioca.
173	Livres pour aveugles et pour sourds-muets.
175	Livres d'étude, etc. Livres autorisés par le Conseil de l'Instruction publique.
209b	Sulphate de nicotine.
219a	Préparations pour la désinfection et l'arrosage.
281 et 281a	Brique réfractaire.
352a	Cloches d'églises.
410 et 410a	Chaines.
445	Faucheuses, moissonneuses, etc.
445a	Les articles énumérés dans ce numéro sont exempts lorsqu'ils entrent dans la fabrication d'un instrument agricole.
445b	Les articles énumérés dans ce numéro sont exempts lorsqu'ils entrent dans la fabrication d'une machine agricole.
446	Bineuses, herses etc., et pièces complètes.
446b	Charrues et pièces complètes.
447	Moteurs mobiles.
447b	Machines à battre, etc.
448	Autres instruments agricoles, n.d.
449	Haches, faux, faucilles, etc.
450	Pelles et bêches, ébauches, etc.
453b	Machines pour scier le bois; machines pour l'exploitation forestière.
453c	Machines pour les mines.
453d	Matrices d'acier, etc.
456a	Moules à lingots.
460 et 460a	Machines pour l'exploitation minière.
460b	Machines pour la fabrication du gaz.
460c	Articles pour les opérations métallurgiques.
461	Machines pour l'extraction de l'or alluvionnaire.
461a	Tuyaux pour l'extraction de l'or alluvionnaire.
466	Instruments de dentisterie et de chirurgie.
466a	Instruments pour hôpitaux.
469	Machines à forer les puits et leurs pièces détachées.
506a	Béquilles.
544	Ficelle d'engerbage.
591	Chariots de femmes et chariots à bois.
591a	Chariots à marchandises, etc.
663b	Articles pour la fabrication des engrais.
666	Explosifs.
667	Poudre explosive.
696	Appareils d'études scientifiques.
1017	Tubes pour les puits, Insuline, Présure, Aliments pour les veaux, les bestiaux, les porcs et les volailles, crème glacée, Riz, macaroni et vermicelle, viandes salées ou fumées, huile phéniquée pour la préservation du bois, écrémeuses et leurs pièces détachées wagonnets pour mines, moteurs de pêche, matières servant dans le cours de la fabrication,
	Réduction de 6 à 5 p. 100.
	Réduction de 50 p. 100 sur les chaussures et les biscuits.
86	Légumes conservés en boîtes.
105	Fruits conservés en boîtes.
106	Gelées, confitures, marmelades, etc.
	Traverses créosotées.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Presque tout est exempt maintenant; il y a bien peu d'articles qui restent. Puis-je demander si le gouvernement a l'intention de les exempter aussi plus tard?

L'honorable M. DANDURAND: A mesure que le surplus des recettes augmentera, il est possible que ce soit cette taxe qu'on diminue.

(L'article 3 est adopté.)

Les articles 4 à 10 inclusivement sont adoptés.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est rapporté sans modification.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du projet de loi.

La motion est adoptée et le bill est lu une troisième fois et adopté.

BILL D'INTERET PRIVE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. BRADBURY propose la deuxième lecture du bill n° 18, intitulé: Loi concernant un certain brevet de la Fleischmann Company.

L'honorable M. DANIEL: Veuillez expliquer l'objet de ce projet de loi.

L'honorable M. BRADBURY: Messieurs, je suis très peu au courant de ce projet. Il m'a été remis par un solliciteur de brevets et je vais communiquer au Sénat les explications qu'il m'a données.

L'honorable M. BELCOURT: Sous la forme d'un affidavit?

L'honorable M. BRADBURY: Non. C'est une simple note. Elle m'a été adressée par Russell Stewart Smart et se lit comme suit:

Le bill a pour objet d'autoriser le commissaire à refaire le brevet qui avait été accordé pour une invention d'un certain Norman Stanley Harrison et qui avait été transporté à la Fleischmann Company. On a découvert que l'invention était en réalité celle de Martin Nillson et de Norman Stanley Harrison, d'où la nécessité d'émettre un nouveau brevet.

On m'a aussi fourni le renseignement suivant:

La "Fleischmann Company" est propriétaire du brevet canadien n° 207753 qui lui a été accordé comme cessionnaire du prétendu inventeur Norman Stanley Harrison, un de ses anciens employés. Des recherches subséquentes à l'émission du brevet ont démontré que l'invention au lieu d'être le produit de Harrison seulement, avait été découverte en même temps par Martin Nillson, un autre employé de la compagnie.

L'honorable M. WATSON: Quelle invention est-ce?

L'honorable M. BRADBURY: Je l'ignore. Quelque chose qui se rapporte à la fabrication de la levure de Fleischmann.

Les deux inventeurs ont cédé leur invention à la Compagnie Fleischmann qui a demandé l'émission d'un nouveau brevet, laquelle demande a été consignée le 24 juillet 1923 sous le numéro 279139. Toutefois, le commissaire des brevets a jugé que les dispositions de l'article 27 de la loi des brevets ne l'autorisaient pas à accorder ce nouveau brevet, d'où la demande au Parlement.

J'estime qu'il n'est que juste d'envoyer le bill au comité, afin que les avocats aient l'avantage de se faire entendre.

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

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK

Séance du vendredi, 20 juin 1924.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILLS DE DIVORCE

PREMIERE LECTURE

Bill Y5, intitulé: Loi pour faire droit à Elizabeth Atkinson.—L'honorable M. Haydon.

Bill Z5, intitulé: Loi pour faire droit à Gerald Arthur Jackson.—L'honorable W. B. Ross.

TROISIEME LECTURE

Bill M5, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Castle.—L'honorable M. Haydon.

Bill N5, intitulé: Loi pour faire droit à Frances Hadenka.—L'honorable M. Haydon.

Bill P5, intitulé: Loi pour faire droit à Louise Powell.—L'honorable W. B. Ross.

Bill Q5, intitulé: Loi pour faire droit à Margaret Johnston.—L'honorable W. B. Ross.

Bill R5, intitulé: Loi pour faire droit à Hilda Girdler.—L'honorable M. Reid.

DEUXIEME LECTURE

Bill T5, intitulé: Loi pour faire droit à Janet Ferguson.—L'honorable G. V. White.

Bill U5, intitulé: Loi pour faire droit à Charles Whittaker.—L'honorable G. V. White.

Bill V5, intitulé: Loi pour faire droit à Arthur Robert Ascough.—L'honorable M. Bradbury.

Bill W5 intitulé: Loi pour faire droit à Albert Joseph Phillips.—L'honorable W. B. Ross.

Bill X5, intitulé: Loi pour faire droit à Patience Oldfield.—L'honorable M. Haydon.

BILLS D'INTERET PRIVE

TROISIEME LECTURE

Bill A4, intitulé: Loi constituant en corporation l'Université chrétienne de Shantung.—L'honorable M. Haydon.

DEUXIEME LECTURE

Deuxième lecture du Bill 60, intitulé: Loi constituant en corporation "The Life Underwriters' Association of Canada".—L'honorable M. Lynch-Staunton.

LOI CONCERNANT LES DIFFERENDS INDUSTRIELS ET GREVE DES EMPLOYES DES POSTES

AVIS D'INTERPELLATION

L'honorable M. CASGRAIN demande au gouvernement:

Les dispositions de l'article 59 de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, s'appliquent-elles aux employés des postes qui se sont mis en grève?

Dans l'affirmative, le gouvernement a-t-il l'intention de percevoir les amendes prévues par la loi?

L'honorable M. BRADBURY: Ce sera une tâche ardue pour le gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ignore certainement la mise en vigueur de la loi.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami n'a probablement pas remarqué qu'hier, le ministre des Postes intérimaire à refusé son consentement à l'institution d'un Bureau de conciliation sous l'empire de la loi et qu'en conséquence, les employés sont libres d'agir comme ils l'entendent.

L'honorable M. CASGRAIN: Mais ils se sont mis en grève avant cela.

EXPORTATION DE LIQUEURS ENIVRANTES

INTERPELLATION

Sur la motion d'ajournement:

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Honorables messieurs, je me vois

obligé d'importuner encore mon honorable ami. Le premier avril 1924, si j'ai bonne mémoire, j'ai présenté une motion pour productoin de documents. Je demandais au ministère des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, certains renseignements qui ne me sont pas encore parvenus bien que nous soyons au vingt juin. Pensant faire plaisir à mon honorable ami, je me suis exprimé, pour présenter ma requête, en aussi bon français que possible, mais cette courtoisie de ma part, n'a eu aucun succès. En conséquence, je dois avertir mon honorable ami, que si ces renseignements ne me sont pas fournis sous peu, je serai forcé de faire, dans cette Chambre un autre discours français qui durera peut-être une demi-heure ou une heure. Je commence à penser sérieusement que le ministère n'a pas l'intention de me fournir les renseignements demandés, et d'autre part, je ne voudrais pas entretenir cette mauvaise opinion à l'égard du ministère des Douanes et du Revenu de l'Intérieur. J'espère que mon honorable ami fera un effort réel pour hâter la production de ces documents.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai dans mes dossiers, une lettre de M. Mulvey, de qui relève le ministère chargé de répondre à nos demandes de renseignements, m'annonçant que cette question nécessite un rapport de chacun des ports d'entrée au Canada et qu'en conséquence, le travail requiert un temps considérable. Je croyais que le traité signé dernièrement avec les Etats-Unis aurait donné pleine et entière satisfaction à mon honorable ami, et qu'il aurait retiré sa motion concernant notre ligne de conduite au sujet de la vente des liqueurs enivrantes à l'étranger. Je croyais connaître l'idée de mon honorable ami sur cette question, car au cours du débat sur la loi de tempérance, l'année dernière, il a eu l'occasion de présenter devant cette Chambre, ses vues concernant l'exportation libre dans un pays où le commerce des liqueurs est interdit. La semaine prochaine, je mettrai le ministère des Douanes en demeure d'expliquer la cause de ce long retard.

En réponse à l'interpellation de mon honorable ami de Middleton (l'honorable W. B. Ross), je dirai que le ministère des Chemins de fer m'a donné avis qu'un grand nombre de commis travaillent à la préparation du rapport qu'il a demandé. J'ai fait remarquer très sérieusement ce matin, au secrétaire du ministère des Chemins de fer, (et je désirerais que tous les sous-ministres en aient connaissance), que l'on épargnerait beaucoup de dépenses, si, lorsqu'une production de documents, dont la préparation est coûteuse, est requise, le ministère intéressé communiquait directement avec le membre du Parlement, député ou sénateur, afin de connaître exactement ce qui est requis. Quelquefois, il nous arrive de volumineux documents, alors que les renseignements requis ne couvrent qu'une seule page. Je suggère donc aux sous-ministres de se mettre en rapport avec celui qui fait la demande, chaque fois que les recherches entraînent une forte dépense. Pour la même raison, les membres du Parlement pourraient consulter les sous-ministres. Je ne veux pas critiquer, mais je sais par expérience, que très souvent la préparation d'un rapport a coûté très cher, alors que le sous-ministre, s'il avait consulté l'intéressé, aurait pu trouver immédiatement le renseignement désiré.

L'honorable W. B. ROSS: Avant de présenter ma motion pour production de documents, j'ai fait tout ce que je croyais possible de faire afin de m'assurer que le rapport demandé ne nécessiterait pas un long travail, et j'étais parfaitement disposé à recevoir des conseils. Un des fonctionnaires du ministère des Chemins de fer m'apprit qu'il existait des copies des documents que je demandais, et qu'il n'y aurait aucune difficulté à les produire immédiatement. Dans ces conditions, il n'y avait plus à préparer qu'une copie de la feuille de solde concernant chaque document. Je n'ai demandé que les feuilles de solde de la division de l'Atlantique; et je ne comprends pas pourquoi on tarde tant à les produire.

L'honorable M. DANDURAND: On vient de me dire que le ministère en fait copier un certain nombre. Ceci confirme ce que je disais tout à l'heure, à savoir: que le sous-ministre devrait consulter directement le député ou sénateur qui fait la demande.

L'honorable W. B. ROSS: Il n'a probablement pas compris ma question; et pourtant elle est très claire. Je demande simplement la production d'une feuille de solde d'après chacun des trois arrangements conclus dans la région de l'Atlantique.

L'honorable M. DANDURAND: Je soumettrai ce débat au ministère des Chemins de fer.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Les remarques de mon honorable ami, au sujet de l'honorable sénateur qui vient de nous adresser la parole (l'honorable W. B. Ross), devraient être adressées à l'autre partie en cause, c'est-à-dire au ministère responsable. Il y a stupidité ou manque d'intérêt quelque part, car il n'y a aucune nécessité de faire trois, quatre ou cinq copies d'un document dont on ne demande qu'un exemplaire.

L'honorable M. DANDURAND: J'adressais mes remarques aux sous-ministres.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Très bien, ne les adressez pas à d'autres.

Revenant à ma propre question, il ne peut y avoir aucun malentendu et on ne peut évoquer le manque d'organisation. Ma demande était très explicite et je ne pouvais pas me contenter de moins. Je partage l'opinion de mon honorable ami, car je sais par expérience, que des honorables sénateurs ou des députés, pour satisfaire leur ardent désir d'obtenir des renseignements, demandent une foule de choses dont ils n'ont pas besoin; et en conséquence il y a perte de temps. Dans ces cas-là, une entrevue avec le sous-ministre, est nécessaire et utile.

Mon honorable ami a fait allusion à la satisfaction que je devais éprouver en raison d'un traité qui a été conclu. Il est vrai que j'étais heureux d'apprendre cette nouvelle; mais mon bonheur fut de courte durée, car dans le tohu-bohu des dernières heures de la session, le Sénat des Etats-Unis ne réussit pas à faire adopter le traité, qui par conséquent, ne fut pas signé et n'est pas encore en vigueur. C'est pourquoi je désire plus ardemment que jamais, la production des documents demandés. S'ils sont trop volumineux pour que mon honorable ami puisse les porter seul, je lui enverrai quelqu'un pour l'aider.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur dit-il que le traité n'a pas été signé?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: C'est ce que m'a appris une dépêche d'hier. Le Sénat ne l'a pas adopté.

L'honorable M. DANDURAND: J'étais sous l'impression que c'était le traité concernant le commerce du flétan, qui n'avait pas été adopté.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Quelques-unes des plus importantes questions soumises à la Chambre des représentants, furent entièrement rejetées; et de plus, les subsides de nature à graisser l'assiette au beurre et à encourager l'agiotage, furent refusés.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à lundi prochain, à 8 heures du soir.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du lundi, 23 juin 1924.

Le Sénat s'assemble à 8 heures du soir.

Prières et affaires de routine.

BILL RELATIF A L'IMPOT DE GUERRE SUR LE REVENU

TROISIEME LECTURE REMISE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill 143, intitulé: Loi modifiant la Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917.

L'honorable W. B. ROSS: L'honorable sénateur n'a-t-il pas une déclaration à nous faire au sujet de ce bill?

L'honorable M. DANDURAND: Non; ce bill vient du comité.

L'honorable M. ROSS: J'ai compris que le sous-ministre des Finances avait écrit à mon honorable ami, au sujet de certains règlements qui doivent être établis en vertu de cette loi. J'ai prié le sous-ministre d'écrire en ce sens, et l'on m'a dit que la chose avait été faite.

L'honorable M. DANDURAND: De quelle clause s'agissait-il?

L'honorable M. ROSS: La clause relative aux hypothèques; (article 7). L'autre jour, au moment de lever sa séance, le comité nous a expliqué que le certificat de libération émis par le fonctionnaire préposé aux taxes, était valable pour deux semaines. Je m'explique: Si je désire faire transport de mon terrain et que l'on me demande de fournir un titre, je dois prouver, par un certificat de l'inspecteur, qu'il n'y a pas d'hypothèque sur le terrain. Ce certificat, me dit-on, est valable pour dix jours. Supposons que j'habite Yarmouth et que je veuille faire transport de mon terrain. Il faudra que j'écrive à Halifax, où se trouve l'inspecteur, afin d'obtenir mon certificat de libération. Il faut compter une journée avant que ma lettre parvienne à l'inspecteur; une autre journée pour l'émission du certificat, et une troisième journée pour l'expédition. Au bout de ces trois jours d'attente, l'acheteur peut très bien me dire: "Votre terrain était libéré de toute hypothèque il y a trois jours, mais rien ne prouve qu'il l'est encore aujourd'hui." Afin d'obvier à cette difficulté, le ministère avait promis d'insérer dans la loi une disposition établissant que le certificat ainsi émis en ce qui concerne l'impôt sur le revenu, serait valable pendant deux semaines. En d'autres termes, si on émet un certificat de libération aujourd'hui, on ne peut enregistrer d'hypothèques sur mon terrain avant que deux semaines se soient écoulées. Quand on me donna ce renseignement, j'exprimai ma satisfaction, car sans faire disparaître toutes les difficultés, cette disposition en écarte au moins une des principales. Je désire simplement une déclaration formelle faite en cette Chambre. On m'avait

promis d'écrire à l'honorable leader du gouvernement au Sénat, et je croyais que l'honorable monsieur ferait une déclaration à la Chambre ou bien que je présenterais une motion pour demander des renseignements. Je parle dans l'intérêt public en général et je désirerais avoir l'assurance, en cette Chambre, que la loi ne sera pas mise en vigueur sans y avoir ajouté cette disposition importante.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a-t-il parlé au commissaire ou posé une question au comité?

L'honorable M. ROSS: Le comité s'ajournait, et nous causions au bout de la table. Je ne blâme pas du tout l'honorable leader (l'honorable M. Dandurand), mais je répète que le ministère m'avait promis d'écrire à l'honorable sénateur.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai rien reçu et j'ignorais que mon honorable ami avait eu une conversation avec le commissaire.

L'honorable M. ROSS: La conversation eut lieu avec le commissaire et deux de ses assistants. J'ai rencontré l'un d'eux, depuis, et il m'a dit que la lettre avait été envoyée. Il y a erreur quelque part.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai encore rien reçu.

L'honorable M. ROSS: Sans cette disposition, la loi est oppressive.

L'honorable M. DANDURAND: Ce point est soulevé pour la première fois, et je reconnais qu'il mérite notre sérieuse attention. Nous pourrions par conséquent, remettre la troisième lecture à demain, ce qui me permettrait de communiquer avec le commissaire. La conversation dont parle mon honorable ami, a dû avoir lieu après mon départ pour la séance du comité des chemins de fer.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Permettez-moi de vous dire que, suivant mon idée, une déclaration faite au Sénat, ou une lettre du genre de celle dont on vient de parler, n'est pas une garantie suffisante. Ce bill a été l'objet d'un travail long et sérieux et il contient des clauses importantes, qui sont de nature à déranger le titre de chaque pied de terrain du Dominion. En effet, jusqu'à ce que le propriétaire puisse présenter un certificat du gouvernement, attestant qu'il a payé son impôt sur le revenu, son terrain est grevé de cette obligation qui devient une hypothèque, et il ne peut faire transport de sa propriété sans produire ce certificat de libération.

L'honorable M. CASGRAIN: Ce renseignement devrait être fourni par le Bureau d'enregistrement.

L'hon. M. ROSS.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La question des titres de propriété a été étudiée très attentivement. C'est un sujet qui relève de la juridiction des provinces du Canada, et lorsqu'une personne veut faire transport de son terrain ou l'hypothéquer, il n'a pas besoin d'aller du nord au sud pour savoir quoi faire. La procédure est établie par statut et tout ce qui concerne les charges contre les terrains, y est longuement défini. Au cours de la dernière session, le gouvernement a présenté un bill relatif à l'impôt sur le revenu, et contenant des dispositions qui établissaient pratiquement qu'une hypothèque non enregistrée serait attachée à chaque pied de terrain appartenant aux gens du Canada qui n'auraient pas payé l'impôt sur le revenu; mais on n'indiquait aucune procédure, aucun moyen ni aucune méthode par laquelle on pourrait se procurer le certificat de libération. Vous auriez pu venir de l'Atlantique ou du Pacifique, jusqu'à Ottawa pour apprendre, une fois rendu, qu'il n'existait aucune procédure pour l'émission de ce certificat. Il vous fallait alors requérir les services d'un fonctionnaire quelconque d'un ministère ayant le temps et la patience, de courir les corridors et d'attendre l'occasion de rencontrer celui qui était chargé d'émettre ou de faire émettre le certificat requis. Pendant ce temps-là, la vente en perspective était compromise si le propriétaire avait été mis en demeure de produire, dans un temps trop limité, la preuve que l'impôt sur le revenu avait été payé Je n'exagère pas en disant que les avocats du Dominion ont été très surpris d'apprendre que la loi adoptée à la dernière session, établissait cette hypothèque générale; et ils ont protesté presque unanimement, ainsi que les personnes intéressées dans le commerce des terrains. Aujourd'hui, le gouvernement du Canada demande des pouvoirs additionnels.

L'honorable M. DANDURAND: Au contraire, il demande à les restreindre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Appelez-les comme vous le voulez, ils ajoutent cependant beaucoup aux pouvoirs actuels, etc.

Il est vrai que le gouvernement subordonne ses droits à ceux déjà établis. Il est consolant de voir le degré de considération dont fait preuve le gouvernement, en reconnaissant qu'il n'a pas l'intention de tout absorber et qu'il reconnaît en partie les droits civils et de propriété dans les provinces; et j'ajoute en toute sincérité que cette attitude est due, très probablement, au fait qu'il savait ne pas pouvoir supprimer, par ce genre de législation, ces droits des provinces en ce qui concerne

les questions civiles et de propriété. Toutefois, le bill ne contient aucun remède contre les abus dont on a souffert par tout le Dominion.

Honorables messieurs, je ne vois pas pourquoi le bill ne spécifie pas la procédure à prendre pour obtenir le certificat de libération. Pourquoi la couronne ne serait-elle pas soumise aux mêmes obligations qui incombent à toute organisation ou individu du Dominion? Il n'y a aucune raison d'accorder une telle latitude au gouvernement. Bien plus, il me semble que la couronne devrait reconnaître d'elle-même, la nécessité de pourvoir à des dispositions convenables afin de faire disparaître les difficultés crées par cette législation incomplète; et je crois qu'avant d'adopter ce bill, le Sénat devrait insister pour que la couronne fasse le nécessaire pour éviter tout ennui au public. D'autant plus qu'il s'agit en outre d'éviter des pertes considérables qui seraient subies par suite de l'annulation des ventes de propriétés, causée par le défaut de produire en temps prescrit, le certificat de libération, et d'éviter aussi la possibilité de poursuites en dommages contre le propriétaire. Cette question est très sérieuse, et je crois que les honorables sénateurs qui ont eu à établir des titres aux terrains, ou qui ont reçu des requêtes ou répondu aux diverses objections qui ont été présentées au sujet de titres embrouillés, reconnaîtront la nécessité d'établir une procédure par laquelle tout individu, dans le Dominion, pourra facilement être mis au courant de ce qu'il a à faire pour obtenir le certificat de libération.

Maintenant, ce certificat devrait être émis dans la province où le terrain est situé. Je crois que ce point a été adopté.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce n'est pas une garantie suffisante. Un haut fonctionnaire du ministère peut en toute sincérité vous dire qu'il a l'intention de faire telle ou telle chose, mais il n'est pas inamovible. La procédure devrait être insérée dans les statuts et je suggère à mon honorable ami, non pas dans le but de me montrer hypercritique, mais uniquement dans l'intérêt public, d'inclure dans le bill une disposition indiquant clairement à tous les intéressés où et comment le certificat de libération peut être obtenu. Et de plus, l'endroit désigné devrait être dans la province où se trouve le terrain, et le fonctionnaire de la couronne, chargé d'émettre le certificat, devrait être tenu de le faire immédiatement sur demande.

L'honorable M. CASGRAIN: Honorables messieurs, je croyais qu'il avait été convenu que le Bureau d'enregistrement était l'endroit tout désigné pour recevoir cette hypothèque. Par exemple, si le gouvernement détient une hypothèque contre moi, il peut l'appliquer, à son choix sur une de mes propriétés et la faire inscrire au Bureau d'enregistrement. Je suppose que toutes les provinces ont un bureau d'enregistrement semblable à celui que nous avons dans la province de Québec. Dans notre province, si une hypothèque n'est pas inscrite au bureau d'enregistrement, elle n'a aucun effet en ce qui concerne une tierce personne. Lorsqu'une personne désire acheter une propriété, elle s'adresse au bureau d'enregistrement, et l'hypothèque n'a aucun effet en ce qui concerne une tierce personne. Lorsqu'une personne désire acheter une propriété, elle s'adresse au bureau d'enregistrement où elle reçoit un certificat de recherches, indiquant toutes les obligations attachées à la propriété en question. Pourquoi ne pas enregistrer aussi les hypothèques du gouvernement? Il suffirait, je crois, que le gouvernement à Ottawa adresse une lettre officielle annonçant qu'il a une hypothèque de tant, suivant le cas, et que cette hypothèque représente les impôts sur le revenu qui n'ont pas encore été payés. Cela suffirait pour garantir l'acheteur contre toute déception; il lui suffirait de s'adresser au bureau d'enregistrement pour savoir s'il y a une hypothèque; et si le gouvernement négligeait de la faire enregistrer, elle n'aurait aucun effet en ce qui concerne la tierce personne.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Sans vouloir interrompre mon honorable ami, je lui donnerai la raison pour laquelle le gouvernement ne devrait pas être obligé de faire enregistrer son hypothèque. Si nous voulons savoir exactement quel est le montant des taxes dues sur une propriété située dans une municipalité quelconque nous nous adressons à qui de droit dans cette municipalité et nous en obtenons un certificat. Il en est de même pour la taxe provinciale qui n'est pas nécessairement inscrite au bureau d'enregistrement, mais dont vous pouvez vous procurer le montant en vous adressant au fonctionnaire chargé de ce travail. Il émettra le certificat requis. N'est-il pas logique d'appliquer le même principe en ce qui concerne la taxe fédérale? Il suffirait de désigner dans chaque province un fonctionnaire qui serait chargé d'émettre sans délai, le certificat requis. Ce serait, je crois, le meilleur moyen de régler la question.

L'honorable M. McMEANS: Lorsqu'une personne paie son impôt sur le revenu, le gouvernement n'a pas d'hypothèque sur ses propriétés?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non.

L'honorable M. McMEANS: Alors, pourquoi le gouvernement ne lui donnerait-il pas un certificat attestant que l'impôt est payé?

L'honorable M. CASGRAIN: C'est ce qui a lieu.

L'honorable M. McMEANS: Alors pourquoi ne pas insérer dans le bill, une disposition à cet effet? Ce serait une décharge suffisante.

L'honorable M. CASGRAIN: L'idée est excellente.

L'honorable M. McMEANS: La disposition à ajouter au bill devrait mentionner que la production d'un reçu ou certificat indiquant que l'impôt sur le revenu a été payé, annule l'hypothèque. Que voulez-vous de plus?

L'honorable W. B. ROSS: Nous voulons beaucoup plus que cela.

L'honorable M. McMEANS: Expliquez-vous.

L'honorable W. B. ROSS: Il se peut que vous receviez un certificat aujourd'hui et que demain il y ait de nouvelles charges.

L'honorable M. McMEANS: L'impôt sur le revenu n'est chargé qu'une fois par année.

L'honorable W. B. ROSS: Je connais un cas à Halifax, où un certain montant avait été chargé par le bureau de l'inspecteur local et trois mois plus tard on apprenait que le gouvernement à Ottawa avait augmenté ce montant de $700 ou $800. Ces cas-là se présentent souvent.

L'honorable M. McMEANS: La personne en question avait-elle obtenu un certificat? Ce certificat est somme toute un reçu, qui n'indique pas que l'impôt a été intégralement payé.

L'honorable M. CASGRAIN: J'ai reçu quittance.

L'honorable W. B. ROSS: Oui; quittance pour le montant que l'on vous réclamait et que vous avez payé.

L'honorable M. WILLOUGHBY: Tout le monde sait que le premier reçu n'est pas final. Je sais que des états de compte pour la taxe sur le revenu ont été corrigés à Ottawa et que des montants supplémentaires ont été payés plusieurs années après. Le ministère serait lié naturellement par la quittance qu'il émettrait, mais cela ne couvre pas le point soulevé par l'honorable représentant de Middleton (l'honorable W. B. Ross). Dans la province que j'habite, les avocats, agissant pour les compagnies de prêts, refusent absolument de certifier un emprunt sans l'assujettir aux droits de l'impôt sur le revenu. La province de la Saskatchewan a adopté une résolution qu'elle m'a prié de soumettre à cette Chambre et par laquelle elle demande que la loi soit modifiée de façon à faire disparaître la difficulté qui se présente lorsque l'on veut certifier un titre, non seulement en matière de transaction ordinaire, mais encore lorsqu'il s'agit d'un emprunt important; et je crois que dans cette province aussi, les certificats émis sont assujettis aux changements qui pourraient subvenir relativement à l'impôt sur le revenu.

L'honorable M. GRIESBACH: La loi actuelle est absolument inapplicable dans la province de l'Alberta. La quittance émise par le bureau de perception de l'impôt sur le revenu, ne remplit pas les conditions requises dans notre province. Les avocats, pour clore une transaction, doivent inclure tous les documents en leur possession, relativement à cette transaction, et si par hasard, ils obtenaient du vendeur un certificat, ce certificat ne servirait qu'à cette transaction, car il n'en serait pas émis d'autre durant l'année. La loi de l'Alberta exige l'inscription au bureau d'enregistrement et le greffier émet lui-même le certificat.

L'honorable M. McMEANS: La loi fédérale remplace la loi de l'Alberta.

L'honorable M. GRIESBACH: Il ne devrait pas en être ainsi et c'est justement ce à quoi je trouve à redire.

L'honorable M. DANDURAND: Je désire poser une question à mon honorable ami: Si, dans l'Alberta, vous vendez de la propriété, vous faites un transport de titre accompagné d'un certificat à date, émis par le bureau d'enregistrement, mais vous devez en plus obtenir de la municipalité un certificat attestant que la taxe sur la propriété en question, a été payée. N'est-ce pas la loi de l'Alberta?

L'honorable M. GRIESBACH: Il n'y a pas de transport, mais cession du titre de propriété; ce qui revient au même. Ce à quoi je m'oppose particulièrement dans l'amendement à ce bill, c'est que l'hypothèque aura priorité à dater du jour où l'avis d'imposition aura été déposé au bureau de poste à Ottawa. Notre loi provinciale ne prévoit pas cela du tout; et ne traite que des hypothèques inscrites au bureau d'enregistrement. Il peut arriver qu'un avis, à destination d'Edmonton, ait été mis à la poste à Ottawa dans les premiers jours d'un certain mois et qu'il soit délivré, disons le cinq. Si le greffier du bureau d'enregistrement avait émis un certificat le 3 par exemple, ce certificat n'aurait aucune valeur puisqu'il serait annulé par l'avis reçu le 5.

C'est pourquoi je dis que cette loi est totalement inapplicable à l'Alberta, et bien qu'elle n'ait pas été prise en sérieuse considération l'année dernière, parce que le peuple n'en connaissait pas exactement la portée, la question n'en est pas moins très importante. J'approuve le leader de l'opposition lorsqu'il dit qu'il faut établir une procédure en rapport avec les lois des provinces où la loi sera mise en vigueur. Dans toutes les provinces, les certificats émis par le bureau d'enregistrement s'appliquent à tout ce qui est inscrit contre la propriété et il ne devrait y avoir aucun tour de passe quant aux dates qui n'ont rien à faire avec ce mode d'enregistrement.

L'honorable W. B. ROSS: Je crois que le ministère est responsable de la confusion qui existe du fait que nous n'avons pas la loi complète en notre possession. Il y a des règlements se rapportant à cette loi et qui devraient peut-être y être ajoutés. Je comprends que l'avis ne vient pas d'Ottawa, mais de l'inspecteur de la province. Le cas dont j'ai parlé au commissaire, s'est présenté en Nouvelle-Ecosse. L'inspecteur envoie, par exemple, un avis aujourd'hui à midi; la taxe spécifiée dans cet avis, comme étant due, devient une hypothèque sur la propriété, à minuit le même jour. Le certificat émis par l'inspecteur, signifie qu'il n'y a actuellement aucune hypothèque contre la propriété, c'est-à-dire qu'aucun avis de taxe n'a été reçu ou bien que la taxe est payée; mais l'inspecteur m'a promis que ces certificats seraient valides pendant deux semaines, c'est-à-dire qu'aucune hypothèque pour taxe ne serait attachée à la propriété pendant les deux semaines qui suivront l'émission du certificat. Je crois que, d'une manière générale, ce serait un arrangement satisfaisant; mais nous devrions avoir la certitude, que cette disposition, si elle est adoptée, sera en accord avec le reste de la loi. Honorables messieurs, le paragraphe 6 se lit comme suit:

> Le ministre peut établir des règlements non incompatibles avec le présent article selon qu'il peut les juger nécessaires, etc...

Il s'agit de s'assurer que ces règlements seront compatibles avec le reste de la loi et si l'honorable leader du gouvernement voulait bien nous procurer ces règlements, nous serions en meilleure position pour étudier les dispositions de cet article.

Mais il y a autre chose qui cloche dans ce bill, et pour le démontrer, j'attirerai l'attention des honorables messieurs sur le paragraphe 2 du nouvel article 25, qui se lit comme suit:

> Sauf les dispositions qui suivent, le privilège constitué par le présent article est censé saisir-arrêter à l'heure de minuit du jour de l'envoi par la poste de l'avis de cotisation et prend rang, pour toutes fins, après tout transfert ou garantie valablement exécutée le ou avant le jour de l'envoi par la poste de l'avis de cotisation et avant tout transfert ou garantie valablement exécutée après le jour de l'envoi par la poste de l'avis de cotisation.

Ce paragraphe semble très clair à première vue; mais faisons-en l'application: Supposez que j'habite à 150 milles d'Halifax, au Cap-Breton, par exemple. L'inspecteur met aujourd'hui à la poste, un avis de cotisation. Le même jour à minuit, il y a hypothèque sur la propriété en question; de fait, la mise à la poste de l'avis, a créé une hypothèque et non pas la réception dudit avis. Cependant, je ne recevrai l'avis au Cap-Breton, que vingt-quatre heures plus tard, et si entre temps, j'ai disposé de ma propriété, je vous laisse à juger du résultat.

Je crois qu'il est de toute nécessité de changer la teneur de ce paragraphe pour que l'avis n'ait pas un effet aussi rapide. Je comprends qu'un individu, habitant tout près du bureau de l'inspecteur, pourrait être avisé plusieurs heures avant que l'hypothèque prenne effet, mais celui qui habite à 150 ou 200 milles aura un désavantage qui pourra lui causer des ennuis sérieux, et c'est pour éviter ces difficultés, qu'il faut amender la loi.

L'honorable M. DANDURAND: D'autre part, si on accorde un délai et que le débiteur en ait connaissance, il pourra disposer de sa propriété entre temps.

L'honorable W. B. ROSS: Cette objection n'a pas grande importance, car il est certain qu'un individu voulant éviter la taxe, disposera de sa propriété en temps pour ne pas être sous le coup de l'impôt. Mais je dis que vous ne devez pas prendre les gens à la gorge en mettant à la poste à 4 heures de l'après-midi, un avis qui placera, à minuit, sur leur propriété, une hypothèque dont ils ne connaîtront l'existence que 24 heures plus tard.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je me permettrai de faire remarquer à mon honorable ami qu'il appartient au ministère de la Justice de préparer les dispositions nécessaires. Il est tenu, par exemple, de rectifier l'injustice (car je crois que c'est une injustice), créée par le paragraphe 2 de l'article 25. Je m'explique: A était hier le propriétaire d'une parcelle de terrain; il l'a vendue à B, qui disons, l'a payée rubis sur l'ongle attendu qu'il semblait ne rien y avoir contre la propriété. Mais deux jours plus tard, et avant que la transaction ait lieu, un avis de cotisation était envoyé et par suite d'une grève des employés de la poste, cet avis n'arrivait à sa destination que 8 ou 10 jours plus tard. Serait-il juste que B ait à supporter l'effet de cette hypothèque après avoir acheté et payé

de bonne foi cette propriété? Il suffit d'un peu de bon sens pour rédiger les dispositions nécessaires décrétant que l'acheteur reçoive à temps ces avis de cotisation. Pourquoi la couronne serait-elle placée dans une position plus désavantageuse que les autres créanciers? Une hypothèque ordinaire, n'a d'effet que si elle est enregistrée, mais jusque là, la propriété est libre, même si l'hypothèque a été signée. On peut en dire autant de l'exécution d'un jugement ou de toute autre charge contre une propriété. Il faut que le fait soit porté à la connaissance du public par un acte spécifique. Il n'y a aucune raison pour que la couronne ne jouisse pas des mêmes avantages que les autres créanciers hypothécaires et pour que, par suite de ce pouvoir extraordinaire qu'elle se donne de créer une charge contre la propriété, le propriétaire soit tenu dans l'ignorance de cette charge et ne puisse disposer de son bien comme il le ferait d'après notre mode d'enregistrement ou de transfert.

Je crois qu'il est du ressort du ministère de la Justice de préparer l'amendement approprié. Je n'approuve pas ce raccommodage de législation par des individus qui viennent devant le comité suggérer des idées qui n'ont pas été bien mûries et qui sont formées sans la connaissance exacte des nombreuses conditions dont on doit tenir compte. Puisque cette question nous est soumise, il est de notre devoir de l'étudier à fond et de nous assurer qu'aucun malentendu ne pourra surgir à l'avenir.

L'honorable M. REID: Honorables messieurs, jusqu'ici, la parole a été aux hommes de loi dans cette Chambre, mais je suppose qu'un autre honorable sénateur peut aussi, sans faire partie du barreau, exposer ses vues sur ce bill. Je n'approuve pas le bill tel qu'il est. Il me semble qu'en cas de réclamation, le gouvernement devrait suivre la procédure ordinaire pour obtenir jugement. Dans le cas qui nous occupe, il ne paraît pas y avoir de procédure du tout. Je crois qu'on devrait aplanir toutes les difficultés en ce qui concerne la vente de propriétés. Je comprends que dans la province d'Ontario, si je veux acheter une propriété, et que j'obtienne du greffier de la municipalité un certificat attestant qu'il n'y a pas de taxes dues, je ne serais pas responsable de celles qui n'auraient pas été payées. Ensuite si le shérif me donne un certificat attestant qu'il n'existe aucun jugement contre le vendeur, je comprends que le titre de la propriété est libre de toute charge contre le propriétaire. Ne serait-il pas raisonnable, par conséquent, de demander que, si ces hypothèques doivent être enregistrées, elles soient portées à la connaissance du shérif du canton, qui pourrait alors émettre un certificat attestant que la propriété est libre de toute charge? J'ai particulièrement en vue les dépenses supplémentaires et le délai occasionnés par les démarches qu'il faut faire afin d'obtenir les différents certificats exigés sous le système actuel. D'après moi, cet amendement va créer non seulement beaucoup d'ennuis, mais augmenter les frais de vente et d'achat et probablement être la cause de beaucoup de procès. Je crois que si vous pouvez arriver à réunir tous les renseignements nécessaires dans le bureau du shérif de la municipalité, vous aurez beaucoup amélioré la situation.

L'honorable M. GRIESBACH: L'honorable leader du Gouvernement peut-il nous dire quels seront ces règlements que l'on veut établir?

L'honorable M. DANDURAND: Nous devons reconnaître d'abord que les taxes, municipales, provinciales ou fédérales ne sont jamais enregistrées; de sorte que toute personne qui veut savoir si ces taxes sont payées, doit s'adresser aux autorités qui ont charge de ces impôts et en obtenir un certificat.

L'honorable M. TANNER: Mon honorable ami se trompe par rapport à la province de la Nouvelle-Ecosse où les taxes municipales, lorsqu'elles deviennent une charge sur la propriété, doivent être enregistrées au bureau des titres.

L'honorable M. DANDURAND: Je puis faire erreur pour certaines provinces; mais dans la province d'Ontario et aussi dans la province de Québec, toute personne qui achète une propriété doit s'enquérir au bureau de la municipalité, si les impôts ont été payés. Elle ne peut avoir ce renseignement au bureau des titres. Elle doit également obtenir du percepteur des taxes provinciales, un certificat attestant que les droits de succession ont été payés. De plus, dans la province de Québec, en vertu de notre code, les taxes, fédérales et provinciales, ne peuvent être éludées.

Quelle est la loi actuelle? Sans doute, le public en général a été surpris, mais c'est tout ce qu'il a éprouvé, car, non seulement la loi de 1923 ne sera mise en vigueur que l'année prochaine, mais l'article 25 du chapitre 52 se lit comme suit:

Tous les impôts, intérêts et amendes payables sous le régime de la présente loi constituent un privilège sur les biens du contribuable tant réels que personnels. Ce privilège est censé saisir-arrêter ou avoir saisi-arrêté ces biens le premier jour de mai qui suit immédiatement l'année imposable à l'égard de laquelle l'impôt est exigible ou à laquelle l'intérêt et l'amende se rattachent, et nonobstant le défaut d'avis d'enregistrement ou de publication, il doit avoir priorité sur tout mortgage, charge, privilège ou hypothèque ou sur toute cession ou tout transport, y compris

toute garantie prise en vertu de l'article quatre-vingt-huit de la Loi des Banques, exécutée ou constituée subséquemment audit premier jour de mai, sauf et excepté l'obligation envers la Couronne pour toute personne, firme ou corporation de verser les droits d'accise spécifiés dans la Loi spéciale des Revenus de guerre, 1915, et ses modifications: Toutefois, le privilege ou charge, constitué par la présente loi, ne doit pas suivre ni saisir-arrêter les biens personnels vendus de bonne foi à un acheteur pour valeur sans avis, à moins qu'il n'ait été disposé de ces biens de manière à assujétir la vente aux dispositions de quelque Loi de vente en bloc ou autre loi semblable.

Le paragraphe 4 de l'article 11, se lit comme suit:

L'article vingt-cinq de ladite loi tel qu'édicté à l'article 10 de la présente loi, est censé entrer en vigueur au commencement de la période d'impôt de 1924 et y être applicable ainsi qu'aux périodes subséquentes.

Ainsi, l'année fiscale de 1924 ne fait que commencer, et la taxe ne peut être imposée qu'après le 1er mai 1925.

L'honorable W. B. ROSS: Non pas d'après l'ancienne loi.

L'honorable M. DANDURAND: D'après la loi de 1923. L'impôt de 1924 n'est dû et ne peut être perçu que le dernier jour d'avril 1925. Le commissaire lui-même déclare que la loi n'entre pas en vigueur avant la période fiscale de 1924. Cet impôt n'est exigible que le premier mai 1925.

L'honorable W. B. ROSS: C'est une manière étrange de s'exprimer. Je crois que le peuple en général, a compris que la taxe devenait une hypothèque.

L'honorable M. DANDURAND: Mais elle n'est exigible que le dernier jour d'avril 1925.

L'honorable W. B. ROSS: Elle serait payable à la fin d'avril 1925; mais la loi ne présuppose pas que des avis seront envoyés; elle établit que la taxe devient un privilège sur la propriété et la question de la période entière de 1924 n'est pas très claire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Certains avocats ont demandé paiement.

L'honorable W. B. ROSS: Les taxes de 1924 deviennent des privilèges pendant toute la période de 1924. Bien qu'un individu ne soit obligé de payer qu'à la fin de l'année, sa propriété se trouve hypothéquée pendant toute l'année 1924.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais j'attire l'attention de mon honorable ami sur le fait que l'impôt n'est pas exigible avant le dernier jour d'avril 1925.

L'honorable W. B. ROSS: Si une personne veut faire transport de sa propriété, peu lui importe que l'hypothèque date de janvier, février ou avril 1924. Le fait qu'elle n'est payable qu'à la fin d'avril 1925, n'en change pas la portée; il doit la faire disparaître pour transporter le titre de la propriété. J'admets que c'est une amélioration d'envoyer un avis avant que l'impôt devienne un privilège.

L'honorable M. McMEANS: Le privilège est en vigueur dès que l'avis est déposé au bureau de poste.

L'honorable W. B. ROSS: Oui, c'est plus exact; toutefois, c'est une grande amélioration sur l'ancienne loi, car la propriété ne se trouve pas instantanément chargée d'une hypothèque; l'avis préalable est obligatoire.

Si on nous soumettait ces nouveaux règlements, nous pourrions prendre une décision en connaissance de cause, et bien des difficultés seraient aplanies.

L'honorable M. DANDURAND: L'article 25 de la loi de 1923, est abrogé et remplacé par un nouvel article d'après lequel aucun avis ne peut être envoyé avant le premier mai 1925.

L'honorable W. B. ROSS: Ce qui revient à dire que l'impôt ne sera connu que par l'avis de cotisation.

L'honorable M. DANDURAND: Exactement.

L'honorable M. GRIESBACH: Cet avis n'est d'aucune utilité pour le public qui n'en a pas connaissance.

L'honorable M. DANDURAND: Si cette loi est adoptée, toute personne désirant acheter une propriété ou prendre une hypothèque, aura soin d'obtenir au préalable de l'inspecteur des impôts, dans la province, un certificat attestant que ladite propriété est libre de toute taxe. Voici la teneur du certificat qui sera donné:

Re: Article 7 du chapitre....., des statuts de 1924. Il est certifié par les présentes, que John Jones de la ville de Toronto, a payé tous les impôts, intérêts ou amendes payables sous le régime de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917 et ses amendements.

L'honorable W. B. ROSS: Cette formule fera-t-elle partie des nouvelles dispositions?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable W. B. ROSS: Nous n'avons pas ces dispositions et c'est là qu'est la difficulté.

L'honorable M. DANDURAND: Il ne faut pas oublier que le fonctionnaire qui enverra l'avis, émettra aussi le certificat. L'avis prendra effet à minuit la veille du jour ou quiconque, étant intéressé à savoir si une propriété est libre ou non de taxes, fera une demande pour obtenir un certificat.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pourquoi n'insérez-vous pas cela dans les statuts?

L'honorable M. DANDURAND: On lit dans les statuts:

Le ministre peut établir des règlements non incompatibles avec le présent article selon qu'il peut les juger nécessaires pour l'exécution des dispositions du présent article.

Mon honorable ami dit: "C'est parfait, mais pourquoi n'avons-nous pas ces règlements?" Il peut y avoir vingt raisons pour cela. Il m'en vient une à l'idée. Cette législation est une innovation et le règlement peut varier suivant les circonstances; et je crois qu'il ne serait pas sage de demander au commissaire de l'impôt d'énoncer une formule de règlement qu'il ne pourrait plus changer. Mon honorable ami dit encore: "Quelle sera la durée de validité du certificat qu'émettra l'inspecteur?"

L'honorable W. B. ROSS: Où est-il statué que l'avis est envoyé par l'inspecteur de l'impôt dans la province? Est-ce dans les règlements?

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas dans la loi.

L'honorable W. B. ROSS: C'est ce dont je me plains.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ne doit pas oublier que tous les avis émanent des bureaux de l'inspecteur des impôts.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Où mon honorable ami puise-t-il ce renseignement? Je ne vois rien à ce sujet dans les statuts.

Lhonorable M. DANDURAND: Mon honorable ami sait par expérience, qu'il reçoit de cet inspecteur ses avis de contribution et ses reçus.

C'est le règlement établi par le ministère. Je suis parfaitement disposé à produire tous les règlements relatifs à cette procédure ainsi que tous les règlements qui ont été préparés jusqu'à date. Je réponds actuellement aux observations de mon honorable ami. Il dit: "Le danger apparent, c'est que le certificat émis par l'inspecteur ne sera valide que pendant quarante-huit heures; je veux qu'il soit valide pendant au moins une semaine afin que je puisse compléter ma transaction." Je lui répondrai que le certificat attestant que A ou B a payé l'impôt sur le revenu, couvre l'année précédente et qu'il ne peut rien devoir de ce chef avant le commencement de l'année suivante.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Voici un exemple: L'inspecteur pour la province de l'Alberta m'envoie un avis que l'impôt sur le revenu est échu. Supposez que je possède une propriété dans une autre province. Cet inspecteur ne peut pas me donner un certificat attestant que j'ai payé tous mes impôts sur le revenu, car il ignore complètement ce que je puis avoir à payer dans les autres provinces du Dominion. Le mieux qu'il peut faire est de certifier que je suis en règle avec la province dans laquelle il a juridiction; et ce certificat n'est pas suffisant en vue du privilège dont il est question dans ce bill.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que mon honorable ami fait erreur, car la dette est personnelle. Chacun est mis à contribution suivant le montant de son revenu l'a fait, à son domicile ou à sa résidence, un état complet de son revenu; et dès qu'il a acquitté sa dette envers le gouvernement, il reçoit une quittance. Deux ou trois mois après, il peut recevoir un état de compte indiquant qu'il a fait erreur, disons de mille dollars, soit à son avantage, soit à son désavantage, ou bien il peut avoir ignoré la loi complètement et gagner un an avant d'être inquiété par le ministère. Ce n'est qu'à la date de la mise à la poste de l'avis, que...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je demanderai à mon honorable ami de répondre à cette question en particulier: Comment l'inspecteur provincial peut-il donner un certificat attestant que A ou B a entièrement payé ses taxes, si A ou B a des propriétés en d'autres provinces du Dominion? Cela est impossible.

L'honorable M. DANDURAND: S'il émet un certificat, c'est en règlement complet.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais il ne le fera pas; il ne peut pas le faire car il n'est pas en possession des renseignements, à moins qu'il se soit adressé à Ottawa.

L'honorable M. GRIESBACH: Est-ce qu'au point de vue de l'impôt sur le revenu, chaque individu n'élit pas un seul domicile; ou bien peut-il élire domicile dans plusieurs provinces?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne crois pas que ce soit une question de domicile.

L'honorable M. GRIESBACH: Son domicile principal est-il sous la juridiction de plusieurs bureaux provinciaux? On pourrait s'informer s'il est possible que le nom d'un individu paraisse dans plusieurs bureaux.

L'honorable M. DANDURAND: Il ne paraît que dans un seul.

L'honorable M. GRIESBACH: S'il en est ainsi et que mon honorable ami possède une propriété dans la Colombie anglaise. . .

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La difficulté est absolument la même.

L'honorable M. GRIESBACH: L'acheteur s'adresserait à l'inspecteur de cette province qui lui répondrait qu'il n'y a rien contre la propriété; sept autres provinces pourraient lui dire que le nom ne paraît pas sur leurs registres et au bureau de la province de l'Alberta on lui répondrait que le nom est sur le registre. Il y a un point que je ne comprends pas. En somme, l'impôt sur le revenu est dû le dernier jour d'avril n'est-ce pas?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. GRIESBACH: Supposons qu'un individu demande un certificat le 25 ou le 28 avril; il y a des arrérages et l'inspecteur donne un certificat à cet effet. Le premier mai les impôts de l'année précédente sont dûs, mais le certificat du 28 avril ne le mentionne pas. Sera-t-il spécifié dans les règlements que l'impôt de l'année précédente sera dû à une certaine date ou devra être versé en plusieurs paiements à des dates différentes? Si un individu obtient un certificat le 15 mai, pourra-t-il être certain qu'il s'appliquera à tout le montant des taxes de l'année précédente et que rien ne pourra y être ajouté? Mais si le paiement est divisé en quatre versements partiels. . .

L'honorable M. DANDURAND: Les paiements sont trimestriels.

L'honorable M. GRIESBACH: En sera-t-il ainsi en ce qui concerne le privilège conféré dans ce bill?

L'honorable M. DANDURAND: Le premier versement ayant été fait à échéance, le contribuable a trois mois de délai pour faire un autre versement.

L'honorable M. GRIESBACH: Très bien. Parlons maintenant des règlements. Mon honorable ami s'oppose à la production des règlements sous le prétexte que le commissaire aurait les mains liées; mais il me semble que l'absence de ces règlements met le Sénat dans la même position; et avant que rapport soit fait du bill je suis tenu de demander, au nom des nombreuses personnes qui m'ont exprimé leurs vues, quelque chose de plus explicite que ce que nous avons actuellement. Je comprends qu'il est nécessaire de percevoir les taxes. . .

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ne serait-il pas préférable de se former en comité pour étudier cette question?

L'honorable M. DANDURAND: Le bill a déjà été étudié en comité.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je le sais, mais formons-nous de nouveau en comité, et étudions-le à fond.

L'honorable M. GRIESBACH: Renseignons-nous davantage afin de savoir où nous en sommes.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous faisons maintenant le travail du comité. Quelques honorables sénateurs ont parlé cinq ou six fois. Nous ne suivons pas les règlements.

L'honorable M. ROSS: Le certificat émis par l'inspecteur devrait être valide pendant deux semaines

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable ami aura trois mois ou un an.

L'honorable M. ROSS: Non, non; parce que si vous ne donnez pas des instructions précises au fonctionnaire chargé de l'impôt sur le revenu, il peut de très bonne foi, vous dire aujourd'hui qu'il n'existe aucune hypothèque de ce genre sur votre propriété et demain, vous envoyer un avis en créant une. Un certificat indiquant qu'aucune taxe n'est due, n'est pas une garantie suffisante. Si un individu demande un renseignement concernant le montant de l'impôt sur le revenu qu'il a à payer, l'inspecteur pourra lui répondre qu'il n'en sait rien, que ce montant n'est pas encore fixé, ou bien qu'il y a divergence d'opinion au sujet du montant. Je dis que cet inspecteur devrait être en mesure de donner une réponse précise et définitive à laquelle on pourrait se fier, surtout s'il est question d'une propriété à vendre ou à acheter.

L'honorable M. GRIESBACH: Il devrait pouvoir donner le montant exact.

L'honorable W. B. ROSS: Oui. On nous avait aussi promis une disposition concernant l'émission d'un certificat partiel. Si le fonctionnaire me dit: "Il y a contre vous une hypothèque de $500", je puis la faire disparaître en la payant. Mais s'il me dit qu'il n'existe rien contre la propriété, je veux être certain qu'il ne surviendra aucun changement pendant les deux semaines qui suivront la date de ce renseignement, afin que je puisse, en toute sécurité, faire transport de ma propriété si je le désire.

L'honorable M. CASGRAIN: Honorables messieurs, permettez-moi de vous dire que nous ne suivons pas les règlements; chacun de nous avons parlé plusieurs fois. Nous faisons en réalité le travail de comité. Pourquoi ne pas proposer la troisième lecture de ce bill et le renvoyer ensuite devant le comité?

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que nous remettions la troisième lecture

du bill à une date ultérieure. J'espère que toutes les remarques que les honorables sénateurs avaient à faire, ont été présentées à cette Chambre. Le commissaire de l'impôt pourra en prendre connaissance, et peut-être me donnera-t-il tous les renseignements dont nous nous avons besoin pour que ce bill subisse sa troisième lecture.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les renseignements ne seront pas suffisants pour remédier à la difficulté.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ne doit pas oublier que nous avons renvoyé la discussion de ce bill au comité des Finances qui en a fait rapport sans y ajouter d'amendement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Toutefois, plus nous l'étudions, moins nous le trouvons satisfaisant.

L'honorable M. DANDURAND: Il est inutile pour nous de renvoyer le bill devant le comité, et ensuite de ne pas être plus avancés. Nous voulons un peu plus de renseignements. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un amendement à une loi qui est déjà dans les statuts, et qui a pour but de sauvegarder la protection du peuple canadien. Il est possible que le commissaire me fournisse des explications de nature à satisfaire les honorables sénateurs qui ont présenté leurs observations au sujet de ce bill.

L'honorable M. ROSS: S'il veut nous donner un exposé des règlements qu'il a en vue, nous en ferons l'étude et peut-être pourrons-nous légiférer en conséquence.

L'honorable M. DANDURAND: Je suis prêt à renvoyer le bill au comité général ou à un comité spécial. Toutefois, nous pouvons remettre la troisième lecture du bill à une date ultérieure; à demain, par exemple. Nous verrons alors où nous en sommes.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Très bien.

L'honorable W. B. ROSS: Je crois que si nous avions un rapport du sous-ministre des Finances, nous serions mieux renseignés pour discuter le bill.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous devrions avoir les règlements qu'on se propose d'ajouter.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que le bill soit rayé de l'ordre du jour et placé sur l'ordre du jour pour demain.

Le bill est rayé de l'ordre du jour.

BILLS DE DIVORCE

TROISIEME LECTURE

Bill T5, intitulé: Loi pour faire droit à Janet Ferguson. — L'honorable G. V. White.

Bill U5, intitulé: Loi pour faire droit à Charles Whittaker. — L'honorable G. V. White.

Bill V5, intitulé: Loi pour faire droit à Arthur Robert Ascough. — L'honorable M. Bradbury.

Bill W5, intitulé: Loi pour faire droit à Albert Joseph Phillips. — L'honorable W. B. Ross.

Bill X5, intitulé: Loi pour faire droit à Patience Oldfield. — L'honorable M. Haydon.

BILL DES JUGES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 65, intitulé: Loi modifiant la Loi des juges.

Il dit: Il ne s'agit que d'un amendement très court à la Loi des juges. La loi d'Ontario prescrit que le lieutenant-gouverneur en conseil peut décider qu'un ou plusieurs comtés formeront un district de cour de comté, et dans nombre de cas, les comtés ont été groupés. L'objet de l'amendement est de permettre au Gouverneur en censeil de fixer un lieu de résidence à tout endroit dans ce district.

La clause conditionnelle se lit comme suit:

Cependant, tout juge d'une cour de comté ou cour de district de la province d'Ontario peut résider à tout endroit du district de la cour de comté établi conformément au County Judge Act, 1919, de cette province, autorisé et approuvé par le Gouverneur en conseil.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL DES PRISONS PUBLIQUES ET DE REFORME

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 65, intitulé: Loi modifiant la Loi des prisons publiques et de réforme.

Il dit: Honorables messieurs, il existe à Truro, Nouvelle-Ecosse, une institution connue sous le nom de Refuge Maritime pour les filles, où on envoyait aussi les filles du Nouveau-Brunswick; mais dernièrement, une institution semblable a été établie à Moncton, N.-B. Le but de cet amendement est de faire appliquer les dispositions des articles de 154 à 160, inclusivement, de la Loi des prisons publiques et de réforme, qui ont été mises en vigueur par proclamation, le premier jour de septembre 1914, au Refuge Interprovincial pour les femmes à Moncton, N.-B. Les dispositions relatives à l'établissement et à l'entretien de

cette institution sont contenues au chapitre XVIII des Statuts du Nouveau-Brunswick, 1923.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL RELATIF AU TARIF DES DOUANES

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité sous la présidence de l'honorable M. Blain, pour étudier le bill 127, intitulé: Loi modifiant le tarif des douanes, 1907.

L'honorable M. DANDURAND: Je demande que M. Russell soit autorisé à se présenter devant cette Chambre.

Les articles 1 à 5 inclusivement sont adoptés.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, avant que vous adoptiez le préambule de ce bill, je désire attirer l'attention du gouvernement et de cette Chambre sur un ou deux points, qui, je le conçois, ne peuvent pas être modifiés ici, mais qui méritent, je crois, d'être considérés sérieusement par le gouvernement avant la prochaine session.

Je reconnais que j'enfreins les règlements en présentant ces remarques sans le consentement de la Chambre, me je m'excuse en disant qu'on n'a attiré mon attention sur ces questions, qu'après la deuxième lecture du bill.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur pourrait présenter ses observations lorsque le bill subira sa troisième lecture.

L'honorable M. ROBERTSON: Je me rends très volontiers à cette demande.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

L'honorable M. ROBERTSON: Je profite de cette occasion pour attirer l'attention du gouvernement sur une clause du tarif des douanes, que l'on retrouve également dans la taxe des ventes et que je recommande au gouvernement d'étudier sérieusement d'ici à la prochaine session.

Il est intéressant de constater que le gouvernement actuel, qui s'achemine graduellement vers une diminution générale du tarif, accompagnée d'une contraction sensible du commerce au Canada, a en ce qui concerne une clause en particulier...

L'honorable M. DANDURAND: Mais, l'honorable sénateur ne doit pas oublier que nous suivons simplement les deux réductions inaugurées par son propre gouvernement.

L'honorable M. ROBERTSON: Je crois que vous avez fait davantage. Je remarque particulièrement un article de première nécessité, dont le peuple fait un usage courant, et qui est grevé d'une taxe qui a été graduellement augmentée, non seulement par le gouvernement actuel, mais aussi par celui qui l'a précédé; et nous sommes arrivés à un point où cette taxe est absolument trop élevée. Il en résulte que le revenu du gouvernement en est fortement diminué et qu'une industrie, dans laquelle sont engagés d'importants capitaux, en souffre.

En mai 1923, le ministre des Finances prononçait à la Chambre des communes, les paroles suivantes:

> Les ministres des Finances, ont toujours considéré le tabac et les cigarettes comme une source féconde de revenus.—A-t-on besoin de quelques millions, il suffit d'asseoir un impôt supplémentaire sur le tabac et les cigarettes, et le tour est joué.

Je crois que cette déclaration prouve que l'honorable ministre des Finances avait découvert ce que démontre l'histoire de la taxe sur le tabac et les cigarettes.

En nous reportant à l'année 1914, nous voyons que la taxe sur les cigarettes était de $2.40 par mille, et la taxe d'accise sur le tabac entrant dans la fabrication des cigarettes, 28 cents par livre, sans taxe de ventes; soit une taxe d'accise de $3.10 par mille cigarettes. Cette taxe fut augmentée en 1915 et en 1919; enfin, en 1920, elle avait atteint la somme de $6 par mille, plus 40 cents par livre sur le tabac et 2 cents pour taxe de ventes. En 1922, cette taxe fut portée de $6 à $7.50 et en 1923, le ministre des Finances, la trouvant trop élevée, et constatant que l'industrie en souffrait, la remit à $6. Mais malgré cette réduction, le pays y perd 20 pour 100 de revenu et le commerce canadien, $8,000,000, au détriment des fabricants et ouvriers intéressés. Ces faits méritent notre attention, d'autant plus que le ministre des Finances, en 1923, discutant cette question, déclara que la consommation de cet article n'avait pas diminué, mais que la loi était violée sur une grande échelle, et que la contrebande était formidable. On calcule que 500,000,000 de cigarettes sont importées illégalement au Canada chaque année, ce qui revient à dire que les Canadiens payent aux Etats-Unis une taxe qu'ils devraient payer à leur propre pays et qu'ils encouragent la violation de nos lois.

Je désire faire respectueusement remarquer au gouvernement qu'il serait avantageux pour le pays de reviser, l'an prochain, le tarif touchant cet article en particulier, soit en modifiant le tarif des douanes, soit en établissant un impôt spécial. Permettez que je soumettre à cette Chambre les résultats obtenus avec

les prix actuels. Aujourd'hui, un paquet de cigarettes coûte 15 cents. Le fabricant prend 3.98 cents pour couvrir les frais d'achat du tabac et du papier les frais généraux, les taxes, la main-d'œuvre et autres matériaux requis.

Le commerçant en gros et le détaillant, prennent 3.71 cents pour leur part et le gouvernement, par la taxe, touche 7.31 cents, soit 49 pour cent des 15 cents payés par le consommateur.

C'est à cause de cette taxe de 49 pour 100 que l'article n'est pas acheté au Canada en aussi grande quantité qu'il l'était avant l'établissement de ce haut tarif. Il est importé illégalement dans notre pays dans des proportions telles que le revenu et l'industrie du pays en souffrent.

J'ai des renseignements bien fondés sur la manière dont cet article entre au Canada. Il se fait un commerce très actif à différents endroits le long de la frontière. Il a été prouvé que des gens ont entrepris de transporter en contrebande d'énormes quantités de cigarettes des Etats-Unis au Canada. La méthode généralement employée, consiste à les transporter par bateau à force motrice ou à rames à des endroits peu fréquentés sur la rive canadienne où ils sont confiés à des automobiles qui les transportent à l'intérieur.

Il peut être démontré qu'en un seul point des Etats-Unis, on traverse en contrebande au Canada, une moyenne de 750,000 cigarettes par semaine; soit 39,000,000 par année. Un détaillant, sur un autre point des Etats-Unis, déclarait dernièrement avoir vendu à son magasin, 700,000 cigarettes par semaine en moyenne; et il ajoutait que 80 pour 100 de cette quantité énorme, (560.000 cigarettes) étaient envoyées au Canada. Un autre débitant de tabac, dans la même ville, disait avoir vendu en moyenne aux Canadiens, 175,000 cigarettes par semaine; un autre, 60,000; et un autre encore, 40,000. Il est facile de voir que les cigarettes sont importées illégalement au Canada, en quantité énorme, puisque ces quatre débitants, à eux seuls, en vendent 835,000 par semaine; soit 43,420,000 par année.

En présence de faits semblables, je crois, honorables messieurs, que le gouvernement devrait prendre la chose en sérieuse considération et reviser le tarif, surtout en ce qui concerné cet article, afin d'enrayer cet encouragement à la contrebande et empêcher que le revenu du pays soit détruit.

L'honorable M. GRIESBACH: Honorables messieurs, je désire attirer l'attention du leader du gouvernement sur un autre article d'importation qui est aussi grevé d'un droit trop élevé. Je veux parler des liqueurs enivrantes.

Lorsque l'échelle actuelle des droits fut mise en vigueur, l'intention était d'encourager le mouvement général en faveur de la prohibition, et on pensait que des droits élevés auraient cet heureux effet. A cette époque l'idée de prohibition était générale au Canada, sauf peut-être dans la province de Québec.

Depuis, les provinces de la Colombie-Anglaise, de l'Alberta et du Manitoba ont changé d'opinion et sont revenues à des idées plus sages. D'autres provinces sont apparemment sur le point de suivre le même exemple, et cependant, ces droits, excessivement élevés, existent encore et ont pour effet d'encourager une contrebande qui prend des proportions sérieuses. . .

L'honorable M. DANDURAND: Et la fabrication clandestine des liqueurs.

L'honorable M. GRIESBACH: Oui, ce qui rend impossible, ou du moins très difficile, d'appliquer les lois (que nous pourrions appeler "de modération"), qui existent actuellement.

En vue de l'augmentation de la consommation, qui selon toute probabilité, résulterait de l'abolition de la prohibition, je crois que si le gouvernement diminuait sensiblement les droits sur les liqueurs enivrantes, il obtiendrait deux résultats: premièrement, les provinces qui ont des lois raisonnables, pourraient les faire observer plus facilement; deuxièmement, en raison de l'augmentation de la consommation à laquelle on est en lieu de s'attendre, les revenus du gouvernement provenant du commerce de cet article en particulier, ne diminueraient pas.

Aujourd'hui même, j'ai reçu de l'Alberta, trois pétitions, adressées à divers ministres qui se sont occupés de la préparation du tarif et autres questions, mais je suis heureux d'avoir l'occasion d'attirer l'attention de l'honorable leader du gouvernement sur cette question, car je suis certain que lui au moins, s'y intéressera.

L'honorable M. CASGRAIN: En bon protectionniste, je n'approuve pas l'abolition des droits sur les alcools. Je crois que l'on ne devrait rien changer au tarif sur les produits étrangers, mais que l'on devrait diminuer la taxe d'accise sur le rye et autres liqueurs enivrantes fabriquées au Canada, parce que l'argent que vous payez pour une bouteille de Scotch, retourne à l'Ecosse.

L'honorable M. GRIESBACH: Pas toujours.

L'honorable M. CASGRAIN: Où va-t-il?

L'honorable Sir JAMES LOUGHEED: Le Scotch est fabriqué au Canada.

L'honorable M. CASGRAIN: Alors ce n'est plus un droit de douane, mais un droit d'ac-

cise. J'approuve l'honorable sénateur lorsqu'il demande de diminuer les droits d'accise sur tous les articles fabriqués au Canada, mais en ce qui concerne les alcools importés, je favorise le maintien des droits actuels. Le rye et l'eau-de-vie de genièvre sont distillés au pays. Le "cognac" vient de la France, qui reçoit l'argent que nous payons pour cette eau-de-vie, tandis que l'argent que nous dépensons pour les articles fabriqués au Canada, reste chez nous, et nous en avons le profit. J'ai discuté cette question avec M. Fielding, lors de la dernière session, et je crois que s'il avait préparé lui-même le budget cette année, il aurait diminué les droits d'accise sur les liqueurs enivrantes fabriquées au Canada, ce qui nous aurait permis tout en obtenant les liqueurs, d'encourager l'industrie domestique et de garder l'argent dans le pays.

L'honorable M. GRIESBACH: Je ne demande pas qu'on abolisse les droits, mais qu'on les diminue. Je ne m'oppose pas, toutefois, à l'application d'un tarif de protection pourvu que le prix des liqueurs soit abordable pour tout le monde.

L'honorable M. WATSON: Et que le commerce illicite soit aboli.

L'honorable M. DANDURAND: Eh bien! si j'avais la certitude que l'opinion de mon honorable ami d'Edmonton, est appuyé par le Sénat en général, je la soumettrais au ministre des Finances auprès duquel elle aurait une grande influence.

La motion est adoptée, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK

Mardi, 24 juin 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL D'INTERET PRIVE

ADOPTION DES AMENDEMENTS DES COMMUNES

L'honorable G. G. FOSTER propose l'adoption des amendements apportés par la Chambre des Communes au bill (S-2), intitulé: "Loi constituant en corporation la Dominion Electric Protection Company."

Il dit: Honorables messieurs, je crois que c'est le procureur général d'Ontario qui a suggéré l'amendement apporté au bill par la Chambre des Communes. Par ailleurs, le bill n'a pas été modifié.

L'honorable M. CASGRAIN: Est-ce un bill d'intérêt privé?

L'honorable M. FOSTER: Oui.

(La motion est adoptée.)

RESERVE HOUILLERE NATIONALE

MOTION POUR INSTITUER UN COMITE SPECIAL

L'honorable M. RUFUS H. POPE propose:

Que soit constitué un comité du Sénat pour faire enquête et recevoir des dépositions au sujet de la réserve houillère nationale de l'Alberta, au sujet de tous les transports de concessions et des autres aliénations qui ont pu avoir lieu de toute partie de cette réserve, et au sujet de toutes les négociations et offres de transport ou de renouvellements des concessions qui ont jusqu'ici existé.

Il énonce: Honorables messieurs, en présentant cette motion, je relèverai la remarque de l'honorable leader du gouvernement, qui a dit, l'autre jour, que j'aurais à assumer la responsabilité de la demande de constitution de ce comité. En réalité, j'ignore la nature de cette responsabilité. Dans ma candeur, je devrai, je suppose, accepter toute la responsabilité qui peut découler de ma motion. Je ne sache pas qu'un effort tenté en vue de l'intérêt public, et ne comportant aucune accusation contre qui que ce soit, puisse entraîner une très lourde responsabilité parlementaire. J'invoque mon ignorance du Règlement, que je devrais peut-être connaître plus à fond. Je puis cependant faire observer que cette question n'est pas nouvelle, car, au cours des deux ou trois dernières sessions, elle a été signalée à l'attention de deux gouvernements et de plusieurs comités spéciaux. Il ne m'est donc pas nécessaire d'expliquer par le menu les circonstances qui entourent la proposition tendant à faire constituer un comité spécial afin de mener certaines enquêtes.

Quelqu'un a grandement confondu la question, à moins que ce ne soit l'action de quelque département qui soit cause de cette confusion. Cette réserve houillère, auparavant connue sous le nom de concessions Hoppe, puis sous le nom de concessions Isenberg, revêt assez d'importance nationale, ainsi que je l'ai déjà maintes et maintes fois affirmé dans cette enceinte, pour justifier l'obtention des renseignements les plus complets possibles. Une fois ceux-ci acquis, si quelque gouvernement ou ministère, ou si des législateurs de l'une ou l'autre Chambre ont commis des erreurs, il y aura peut-être moyen d'y remé-

dier, afin d'établir sans le moindre doute que cette réserve est l'absolue propriété de la nation. En l'occurrence, je me crois justifié de demander l'institution d'un comité spécial, qui approfondira la question et se procurera toutes les données se rattachant à cette merveilleuse proposition.

En juillet 1918, les concessions Isenberg ont été résiliées; en janvier 1919, les concessions Shillington ont été résiliées; et, en octobre 1919, la réserve houillère a été créée. Je pense que ces dates sont exactes.

Dans le but évident de s'assurer si le groupe Isenberg, le groupe Shillington, et tout autre groupe qui avaient délimité ces concessions avaient procédé régulièrement, le département a délégué un M. O. S. Finnie, je crois, un des fonctionnaires de la division des Mines, pour aller dans cette région particulière, avec instruction de présenter un rapport. Ce rapport se bornait pour ainsi dire à exposer que la délimitation des concessions Isenberg et Shillington avait été régulièrement établie. Il est donc hors de tout doute que ces deux organisations, quel que puisse être leur mérite, s'étaient conformées à la loi, en ce qui concernait la délimitation. Elles sont toutes deux sur le même pied. J'en entrepris, non sans peine, de connaître l'avis du département sur le statut juridique de ces deux organisations. En effet, bien que les concessions Shillington aient d'une certaine manière été résiliées, suivant l'avis d'un comité du Sénat exprimé dans ce sens, il ne s'ensuit pas qu'un comité du Sénat soit juridiquement en mesure d'émettre un tel avis. Je n'ai pu obtenir du ministre de la Justice, il y a un an, une affirmation absolue que cette résiliation était légitime, et je ne crois pas que je puisse en obtenir une aujourd'hui. Les membres du comité qui a siégé l'année dernière se rappelleront que nous n'avons pu obtenir un avis dans ce sens, de la part du ministre de la Justice, et qu'il a fallu déposer un projet de loi spécial. Tous les membres de ce comité et tous ceux qui ont entendu la lecture du rapport, une fois les travaux du comité terminés, ont parfaitement compris que nous avions réglé le cas de toutes les personnes qui prétendaient posséder un droit dans cette réserve.

A mon très grand étonnement, j'ai découvert qu'il existait six ou sept autres claims, peut-être plus, que le département a reconnus. Et l'étrange, c'est que la reconnaissance de ces claims a eu lieu, non avant, mais après la création de la réserve. Je cite le rapport déposé sur le bureau de la Chambre.

Toutefois, il n'avait pas été définitivement statué sur ces requêtes, lorsque le décret ministériel du 6 octobre suivant fut rendu, mais l'avis fut exprimé que le décret ministériel créant la réserve ne visait en aucune façon les requêtes adressées antérieurement à la date de ce décret, et qu'il était laissé à la discrétion du ministre de décider si les requêtes devaient être agréées ou rejetées.

Il ne m'appartient pas de fixer la responsabilité du ministre. Il me paraît néanmoins extraordinaire, à la suite de tous ces efforts pour résilier ces concessions, écarter les groupes qui avaient délimité les claims et pour établir une réserve nationale, qu'une certaine demande, non suivie de versement, doive l'emporter sur l'intérêt national.

Je reconnais volontiers que je ne suis pas avocat—Dieu merci!—et je ne suis pas non plus propriétaire de houillère. Je suis simplement un représentant de cette Chambre, grâce à la bienveillance d'un certain monsieur qui a été premier ministre du Canada. Je n'ai pas autrement qualité. Ce n'est donc pas à moi de statuer en l'espèce. Tout animé que je suis—et nul membre de l'une ou l'autre Chambre ne l'est plus sincèrement que moi—du vif désir de conserver cette réserve pour le Canada, je n'ai certes pas la vaine prétention de dicter une ligne de conduite; mais nous devrions instituer un comité qui serait chargé de recueillir tous les éléments du problème. S'il existe un moyen de réparer les négligences du passé, nous devrions l'adopter. Le premier ministre du Canada sait mieux que moi, et peut-être mieux que le dirigeant du gouvernement dans cette Chambre, que cette question revêt un aspect international. Nous savons qu'un appel a été interjeté devant les tribunaux d'Angleterre—les journaux nous l'ont appris. J'ignore, toutefois, la nature de cet appel. Il peut reposer sur le fait que, dans tous ces cas, les redevances sont en souffrance. Si le groupe Isenberg, en sa qualité d'américain, était en règle—et aucune loi ne décrète qu'il ne l'était pas—lorsque nous avons refusé de renouveler ses concessions il y a un an, peu importe la date, et que nous ayons octroyé à des organisations canadiennes le droit de propriété dans cette région-là, j'affirme alors qu'une grave controverse surgira entre le Canada et les Etats-Unis à ce sujet, et cette controverse aura vraisemblablement pour conséquence de nous faire changer d'attitude.

Il n'est que juste, ce me semble, d'instituer un comité qui fera enquête sur tous ces détails. D'après le droit international, si je l'interprète bien, le groupe Isenberg a autant droit à notre considération que les Canadiens. Comme je ne suis pas premier ministre—et c'est tant pis pour le pays—il ne m'est pas permis de lire une correspondance internationale. Je suppose que ce privilège sera aussi refusé à notre comité. Mais le fait

même que cette correspondance internationale existe, et que nous n'avons pas le privilège d'en prendre connaissance me justifie, dis-je, de présumer qu'il y a danger. Et si les sept ou huit membres de cette Chambre qui composeraient le comité peuvent écarter ce danger, j'affirme qu'il serait judicieux de le constituer.

Si je devais lire des extraits de journaux—ce n'est pas mon intention—si je devais lire tous les articles qu'on m'a adressés, j'imagine qu'un grand scandale éclaterait à cet égard. Mais je ne prendrai pas cette attitude. Récemment, le leader du gouvernement a fait remarquer que nous ne devions faire aucun cas des comptes rendus de journaux. Je ne partage pas entièrement son avis sur ce point. S'il est vrai que ces comptes rendus ne doivent pas nous dicter notre ligne de conduite, nous dépasserions les bornes si nous ignorions totalement la grande presse du Canada, et si nous étions d'avis que notre qualité de membres de ce corps législatif, qui s'est dans une certaine mesure constitué lui-même, nous élevait au-dessus de l'opinion publique et des journaux répandus dans le public. Si mon honorable ami, le chef du gouvernement au Sénat, lisait les grands journaux canadiens, il découvrirait peut-être quelque motif pour lequel nous devrions élucider cette situation, du point de vue public. Dans les circonstances, si je me conforme au règlement, j'ai l'honneur de proposer que le comité mentionné dans mon avis de motion soit composé des honorables messieurs Calder, McMeans, Gillis, Lynch-Staunton, Pope, Pardee, Casgrain, Robinson et G. G. Foster.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, quand nous avons, à la dernière session, étudié la question de la région minière connue sous le nom de houillère Hoppe, et que nous avons décidé de la mettre sous la tutelle du Parlement, j'ai cru que nous avions vidé la question. Comme on m'a fait voir un journal qui amplifie les remarques de l'honorable sénateur de Compton (l'honorable M. Pope), je donnerai quelques explications et je relaterai très brièvement les faits tels qu'ils ont été soumis au Sénat au cours des deux dernières sessions.

Les honorables représentants se rappelleront qu'un nommé Hoppe avait délimité des claims dans une certaine région de l'Alberta, à une distance d'environ 300 milles d'Emonton, entre les gares de Grande-Prairie et de Brûlé. Comme les concessionnaires négligèrent d'acquitter leur redevance, leurs concessions furent résiliées. Un autre groupe délimita la même région, et des concessions furent octroyées à un nommé Shillington, d'Ottawa, et à un nommé C. A. Barnard, de Montréal. Une fois ces concessions octroyées, un comité du Sénat fut institué pour s'enquérir des droits de ce groupe à détenir ces concessions. Après une très longue enquête, il fut présenté à cette Chambre un rapport qui recommandait au gouvernement de révoquer les concessions Shillington et Barnard, et de retirer cette réserve de la concession. Ce qui fut fait. Et par décret ministériel, cette région fut mise sous la tutelle du Gouverneur en conseil à titre de réserve houillère nationale.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A quelle date?

L'honorable M. DANDURAND: Cette réserve fut créée par un décret ministériel, en date du 1er juillet 1919, C.P. 1369, et incluse dans la région comprise dans les huit concessions de houillères, inscrites au nom de C. A. Barnard et A. T. Shillington, concessions qui furent révoquées.

L'année dernière, une fois la question réglée, nous étions en face de la situation suivante: un certain territoire constituant les concessions Hoppe—les concessions Shillington et Barnard couvraient à peu près la même superficie—était soustrait à la possibilité d'être concédé par le ministère de l'Intérieur, et mis dans une réserve que seul le Gouverneur en conseil avait le pouvoir d'aliéner.

L'an dernier, à la demande du ministre de l'Intérieur lui-même, nous sommes allés plus loin, et nous avons placé cette réserve sous la tutelle du Parlement même, et nous avons statué qu'aucune concession ou vente ne pourrait avoir lieu sans une loi du Parlement. J'ai alors considéré la question comme close, en ce qui concernait le Parlement du Canada.

L'avis de motion de l'honorable sénateur de Compton a été la première indication que j'aie eue que la question allait de nouveau être soulevée au Parlement. Cet avis énonce:

> Qu'il appellera l'attention du Sénat sur les rumeurs étranges et les nouvelles apparemment bien fondées auxquelles a donné lieu l'action du gouvernement concernant une grande étendue des réserves houillères nationales de l'Alberta, connue généralement sous le nom de mines Hoppe, et comprise dans les concessions Isenberg; et qu'il demandera au gouvernement tous les renseignements au sujet des locations d'une étendue quelconque de ces terrains; les noms du locateur et du locataire et les dates des concessions; et il demandera si des concessions ont été remises en force sur versement des arrérages et quelle période couvraient ces arrérages; et si de nouvelles concessions ont été signées, pourquoi, quand et par qui; et si les gouvernements du Canada et des Etats-Unis, à Washington, ont échangé des correspondances au sujet de ces terrains; et, dans l'affirmative, quelle est la nature de cette partie de la correspondance qui concerne les concessions des terrains Isenberg, situés dans les réserves houillères nationales de l'Alberta?

En réponse à cet avis, je me suis procuré le document dont j'ai donné lecture à la

Chambre jeudi dernier. La question de l'honorable sénateur était inscrite au Feuilleton depuis quelques jours, et mercredi, comme j'entrais dans la Chambre, j'ai examiné ce document et constaté que, vers l'époque de la résiliation des concessions Hoppe, d'autres concessions existaient dans la réserve, à une certaine distance des mines Hoppe, et que des redevances étaient en souffrance pour ces concessions. N'ayant en vue que l'intérêt du Canada et des domaines fédéraux, j'ai dit à l'honorable représentant que je n'avais pas les renseignements. En réalité, le ministère des Affaires extérieures ne m'en avait pas fourni la dernière partie. J'ai pensé que la divulgation de cette situation à des personnes qui pourraient entretenir quelque espoir de se faire indemniser pour la résiliation de la concession Hoppe leur permettrait de profiter de ce renseignement. J'ai eu une conversation avec l'honorable monsieur pour lui indiquer que, dans l'intérêt du Canada, il existait peut-être une certaine raison de ne pas déposer ces documents sur le bureau du Sénat. Il m'a cependant appris que, le 15 mai dernier, les mêmes renseignements avaient été présentés à la Chambre des communes. A la lecture des débats des Communes, je me suis rendu compte que le fait était exact. Ma crainte de déposer le document en cette Chambre a donc disparu, et j'ai dit à l'honorable sénateur que j'étais prêt à fournir les renseignements.

En déposant le document, j'ai constaté que les arrérages qui paraissaient figurer par année s'arrêtaient à décembre 1921, quand j'étais sous l'impression qu'ils étaient à date. J'ai donc demandé à M. Rowatt, le directeur de ce service du ministère de l'Intérieur, pourquoi les chiffres n'embrassaient pas l'entière période. Sa réponse a été satisfaisante: on lui avait demandé de présenter un rapport sur les arrérages relatifs à ces concessions et, comme il n'y en avait pas pour 1922 et 1923, il n'a pu naturellement en indiquer. Je lui ai demandé un rapport à cet effet, et je le déposerai sur le bureau de la Chambre. Le rapport comprend sept feuilles distinctes, où sont relatés tous les détails de chacune de ces concessions, ainsi que les dates des échéances et des versements. M. Rowatt expose que, d'ordinaire, un avis d'un mois est donné à la personne dont les redevances sont échues. Sur la première feuille, je vois...

L'honorable M. GRIESBACH: Parlez-vous en ce moment des concessions Isenberg?

L'honorable M. DANDURAND: Non, je parle des sept concessions dont nous relevons l'existence à cette date dans le vaste territoire connu sous le nom de réserve Hoppe.

L'hon. M. DANDURAND.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Incluse dans ce qu'on appelle la réserve nationale?

L'honorable M. DANDURAND: Oui; elle a été élargie en octobre 1919. Le premier juillet, un certain territoire comprenant les terrains de Hoppe a été réservé et soustrait à la tenure, mais en octobre suivant le grand territoire a été inclus dans cette réserve.

L'honorable M. BRADBURY: A la suggestion de M. Meighen, à la suite d'une étude et d'une recommandation, je crois.

L'honorable M. DANDURAND: Je l'ignore. Je constate que le territoire a été fortement élargi par arrêté ministériel du 6 octobre, si je ne me trompe.

L'honorable M. GRIESBACH: Et ce territoire élargi comprenait les sept concessions en vigueur?

L'honorable M. DANDURAND: Les sept concessions en vigueur.

L'honorable M. GRIESBACH: En règle?

L'honorable M. DANDURAND: Quatre de ces concessions avaient été octroyées peu de temps avant le 6 octobre 1919, et les demandes avaient été adressées le 5 juin 1919. Le rapport dont je donne lecture énonce que le légiste du ministère a déclaré que la réserve créée le 6 octobre 1919 n'empêchait pas les personnes qui avaient demandé ces trois concessions d'acquérir certains droits. Et, le 20 février 1920, les trois personnes qui avaient fait leur demande le 5 juin 1919 obtinrent leur titre.

L'honorable M. BRADBURY: Si je saisis bien, avant l'octroi de ces trois concessions, la question a été déférée au légiste du ministère. L'honorable monsieur peut-il nous apprendre si elle a été déférée au ministère de la Justice?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne le puis pas. Les seuls renseignements que je possède sont contenus dans le rapport signé par M. Rowatt:

> Le 5 juin 1919, antérieurement à la date de la création de la réserve, le ministère de l'Intérieur reçut trois demandes de concessions de droits d'exploitation houillère dans les townships décrits ci-dessus, townships dont les parties disponibles ont subséquemment été incluses dans la réserve.
>
> Il n'avait cependant pas été définitivement statué sur ces demandes, lorsque fut rendu le décret ministériel du 6 octobre suivant, mais l'avis fut exprimé que le décret ministériel créant la réserve n'avait aucun effet sur les demandes adressées avant la date de ce décret, et qu'il était par conséquent laissé à la discrétion du ministre de décider si les demandes devaient être refusées au acceptées. Le ministre se rangea à l'avis exprimé, que le ministère ne pouvait faire autrement qu'étudier toute demande déposée en stricte conformité des

règlements avant la date de la première création de la réserve ci-dessus. En vertu de cette entente, les concessions suivantes ont été accordées.

L'honorable M. GRIESBACH: Quelle est la superficie de ces trois concessions, en milles carrés ou en acres?

L'honorable M. DANDURAND: Chacune de ces trois concessions couvre 1,280 acres. J'ai mentionné l'autre jour que l'entière réserve contient 290,000 acres, et les sept concessions comprennent 7,580 acres. Pour revenir à ces concessions, le rapport révèle que les arrérages annuels ne représentaient qu'une partie, et dans certains cas qu'une très faible partie, mais qu'ils ont été acquittés dans un certain délai. Prenons la première concession. Le 19 octobre 1913, le montant échu était de $1,280 et, le 14 janvier 1914, $1,279.25 furent payés. Une autre somme de 25 cents fut versée le 18 octobre 1914. Les arrérages étaient dus le 19 octobre, chaque année, et, la deuxième année, ils furent acquittés le 17 mai 1915. Les arrérages du 19 octobre 1915 furent payés le 29 septembre 1916. Ceux du 19 octobre 1916 furent versés le 16 juin 1917. Ceux du 19 octobre 1917 furent acquittés le 26 décembre 1918. Ceux du 19 octobre 1918 furent payés le 28 décembre 1918. L'échéance du 19 octobre 1919 fut acquittée en trois versements—novembre 1919, avril 1920, et juillet 1920. L'échéance du 19 octobre 1920 fut payée le 20 novembre 1920. L'échéance du 19 octobre 1921 fut acquittée le 11 novembre 1921, c'est-à-dire dans le cours du mois, ce qui est permis. L'échéance du 19 octobre 1922 fut acquittée le 11 novembre 1922, dans le cours du mois, de sorte qu'il n'y avait pas d'arrérages. L'échéance du 19 octobre 1923 fut acquittée le 14 novembre 1923.

L'honorable M. GRIESBACH: Je veux élucider ce point. L'honorable monsieur parle des demandes reçues avant la création d'une réserve en 1919 ou 1920. Pourquoi mentionne-t-il les versements effectués en 1914, 1915 et 1916?

L'honorable M. DANDURAND: Je lis la feuille concernant l'une des quatre concessions octroyées avant l'établissement de la réserve. Je pourrais lire ce qui se rapporte à une concession accordée plus tard.

L'honorable M. GRIESBACH: Il ne peut y avoir de discussion au sujet des quatre concessions octroyées avant la création de la réserve. La discussion devrait graviter sur le point de savoir s'il était judicieux d'approuver ces demandes postérieurement à la création d'une réserve.

L'honorable M. DANDURAND: J'aborderai maintenant l'une des trois concessions octroyées le 20 février 1920, après l'établissement de la réserve. Le 20 février 1921, échéance d'une redevance annuelle, $315.95, paiement le 4 mai 1921, et un autre versement de $964.05 le 10 décembre 1921. Le 20 février 1922, échéance d'une autre redevance annuelle, $1,280, acquittée le 13 mars 1922. L'échéance du 13 mars 1923 fut acquittée le 9 mars 1923. L'échéance du 20 février 1924 fut acquittée le 6 mars 1924. Les chiffres cités pour une concession s'appliquent également aux deux autres. De fait, les échéances paraissent tomber aux mêmes dates, et elles peuvent avoir été acquittées par un seul chèque. Les trois concessions paraissent avoir été transportées à la Blue Diamond Coal Company, Limited. Et quand cette compagnie a effectué un versement pour une concession, elle a probablement dû envoyer son chèque pour les trois.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable monsieur peut-il me dire combien de temps avant la création de cette réserve nationale les demandes ont été adressées?

L'honorable M. DANDURAND: Le 5 juin 1919.

L'honorable M. McMEANS: Les premières demandes ont été adressées à cette date?

L'honorable M. DANDURAND: Pour ces trois concessions que j'ai mentionnées. La réserve a été créée le 6 ou le 8 octobre; et les concessions ont été octroyées le 20 février suivant, c'est-à-dire en 1920.

L'honorable M. BEIQUE: En vertu de quelle loi la réserve a-t-elle été créée?

L'honorable M. DANDURAND: Elle a été créée par décret ministériel.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur peut-il apprendre à la Chambre quand les concessions Hoppe ont été résiliées? J'oublie la date.

L'honorable M. DANDURAND: Le rapport que j'ai en main ne contient pas ce renseignement. En réponse à la question de l'honorable sénateur, je dirai que le rapport commence avec l'établissement de la réserve houillère nationale, par décret ministériel, à la date du 1er juillet 1919.

C'est l'honorable sénateur de Compton (l'honorable M. Pope) qui m'a, par sa question, signalé l'existence de ces sept concessions. Elles figurent sur la photocopie bleue que j'ai présentée à la Chambre.

Je dégage du discours que l'honorable monsieur a prononcé jeudi dernier qu'il a deux

griefs sur lesquels il désire l'institution d'une enquête. Il prétend qu'on n'aurait pas dû accorder, après la création de la réserve, en octobre 1919, ces trois concessions demandées avant sa création. Il prétend, de plus, qu'on aurait dû résilier ces sept concessions, du moment qu'il y avait arriéré dans les versements, d'après le même principe et pour le même motif que les concessions Hoppe. Dans son discours d'aujourd'hui. il apporte trois motifs en faveur de sa demande d'enquête. Il demande pourquoi et dans quelles conditions ces trois concessions, demandées avant l'établissement de la réserve, ont été octroyées après que le territoire de ces concessions eut été réservé par décret ministériel de février 1920? Pourquoi ces concessions ont été maintenues, quand il y avait arrérages dans les versements? Je répondrai que le retard était léger, comme dans la généralité des concessions, et que les versements ont été opérés selon la coutume suivie par le ministère. En outre, le rapport est complet, car, depuis le 1er janvier 1922, il n'y a eu absolument aucuns arrérages.

Voilà les faits. Croyant qu'il faudrait dissiper certains nuages, mon honorable ami a demandé que soit constitué un comité pour faire enquête sur la situation. Ainsi que je l'ai dit, j'éprouvais quelque crainte à déposer ce rapport en Chambre jusqu'au jour où j'ai appris qu'il avait déjà été déposé aux Communes. J'étais, en effet, d'avis que les membres du Parlement se doivent tout d'abord à l'Etat. Quand j'ai su que ces renseignements étaient déjà rendus publics, je les ai procurés à la Chambre. Je viens de les compléter afin d'établir la situation, en ce qui concerne les sept concessions. Si j'avais des doutes sur l'à-propos de divulguer les renseignements, que certains intéressés pouvaient utiliser pour étayer une revendication à l'égard des résiliations passées, je m'oppose encore plus fortement à toute l'argumentation de l'honorable représentant de Bedford, dont les efforts persistants ont tendu à ébranler la position juridique du gouvernement au sujet de ces concessions. Aucune personne qui aurait eu le moindre intérêt à retablir les concessions Hoppe n'aurait pu apporter un meilleur argument que celui présenté par l'honorable sénateur de Bedford. Quoi qu'il en soit, cela le concerne. Il peut invoquer qu'il n'est pas avocat. Il a remercié le Tout-Puissant de ne pas l'être.

L'honorable M. POPE: Bravo! bravo!

L'honorable M. DANDURAND: Peut-être n'a-t-il pas observé ce qu'ont ressenti ses auditeurs, qu'il fallait être très audacieux pour entreprendre d'affaiblir l'attitude adoptée l'an dernier par ce Parlement, alors que celui-ci a mis fin à la poursuite intentée devant la cour de l'Echiquier et placé ce territoire sous la tutelle du Parlement. La foule est déjà trop portée à voir dans la vie publique les côtés obscurs, mystérieux et corrompus et à sauter sur tout ce qui peut ternir la réputation des hommes publics. Depuis que l'honorable sénateur a soulevé la question en cette Chambre, certains journaux demandent s'il ne devrait pas être tenu une enquête. Pour ma part, je crois que nous avons accompli tout ce qu'on pouvait désirer de nous afin de protéger le domaine public en l'espèce.

En plaçant cette réserve sous la tutelle du Parlement canadien, nous avons accompli notre devoir à l'égard de notre pays. Je sais que, l'an dernier, un certain monsieur qui revendiquait des droits à ces concessions Isenberg et Hoppe a envoyé un représentant à Londres pour tâcher de négocier une vente. J'ai contribué à faire dépêcher un câblogramme au haut-commissaire canadien pour lui demander d'informer les intéressés qu'il y avait litige, et qu'ils devaient user d'une extrême prudence avant d'engager des fonds dans une affaires aussi contestable.

Le Sénat remarquera que la question de mon honorable ami vise le mode d'octroi des trois concessions le 20 février 1920, et le mode de traitement qu'elles ont subi jusqu'au 31 décembre 1921. Je ne suis pas le gardien de la réputation et de l'honneur du gouvernement antérieur, mais je suis le gardien de l'administration que je représente. Depuis le 21 janvier 1922, il n'y a pas eu d'arriéré, ne fût-ce que d'un jour, en ce qui concerne ces sept concessions.

Je m'inclinerai devant la majorité, quel qu'elle soit, de la Chambre, qui se prononcera sur le sort de cette proposition. Il appartient au Sénat de décider s'il serait plus avantageux pour notre réputation, qui n'est pas attaquée, d'adopter cette motion, ou si une enquête contribuerait à consolider ou à amoindrir la revendication du groupe Isenberg. Si quelque représentant de la Chambre a le moindre soupçon—par exemple l'honorable sénateur de Bedford—au sujet de l'intégrité de quelques-uns de ses chefs, je serai content de m'associer à la majorité de la Chambre et d'appuyer une motion d'enquête. En effet, je considère que la réputation des chefs d'un parti, quelle que puisse en être la cocarde, est un bien national qu'on ne peut entamer sans impunité.

L'honorable PRESIDENT: Dans cette discussion, il sera peut-être utile de se reporter aux plans des concessions. Le greffiers m'a re-

mis des copies de ces plans, et si quelque honorable monsieur désire les consulter, je les tiens à sa disposition.

L'honorable GEO. H. BRADBURY: Honorables messieurs, comme j'ai été lié à la fameuse question des concessions Hoppe, j'ai été surpris de voir au Feuilleton la motion de mon honorable ami. Jusqu'alors je n'avais pas la moindre idée ni la moindre pensée qu'il y eût ou pût y avoir quelque préjudice à ce sujet. J'ai cru que, l'an dernier, le Parlement avait réglé cette question de telle manière qu'il était absolument impossible pour le ministère ou le ministre d'intervenir? J'étais convaincu que le territoire compris dans les anciennes concessions Hoppe et que la superficie réservée par M. Meighen, à la suite d'une étude approfondie par ses ingénieurs, étaient absolument sauvegardés, en ce qui concernait le peuple canadien.

Malgré tout, l'agitation a continué de se manifester périodiquement à cet égard. Il se peut que quelques-uns de mes collègues qui n'ont pas été en contact avec les affaires dans la cité d'Ottawa, comme je l'ai été durant les deux ou trois dernières années, soient facilement induits en erreur. Un des journaux d'Ottawa a périodiquement publié des lettres provenant d'un homme qui, sur la foi d'une déclaration assermentée, a été intimement lié à cette affaire, et qui espérait réaliser un million de dollars dans la vente des concessions Hoppe. Quand le Parlement a exercé son action afin de rendre impossible la remise des concessions Hoppe au concessionnaire primitif, il va sans dire que cet homme en a été très chagriné, et il manifeste de temps en temps ses griefs dans les colonnes d'un journal local. Il est regrettable que des journaux d'un bon renom publient des lettres de cette nature, qui attaquent l'honneur de tous les hommes publics du pays. Ces lettres brandissaient des menaces déguisées, et faisaient des insinuations, des allusions détournées, lorsqu'une enquête fut instituée pour dévoiler une situation pire que le fameux scandale de Teapot Dome chez nos voisins du Sud. Je répète qu'il est regrettable qu'un journal d'un bon renom publie ces lettres, quand il est si facile de se procurer des renseignements qui démontreraient l'absolue fausseté de ces allégations.

Hier ou avant-hier, un premier-Ottawa paru dans ce journal réclamait une autre enquête. Je ne sais quelle fin utile servirait la constitution d'un autre comité d'enquête. La carte que j'ai en main, et dressée par M. Rowatt, le chef de la division des mines, est très précise. Elle indique clairement les anciennes concessions Hoppe. Nous savons tous ce qui est advenu de ces concessions. En effet, c'est à cette Chambre que revient le mérite d'avoir réservé ces territoires lorsque l'affaire Shillington est venue en discussion à la Chambre. Et les concessions ont été révoquées à cause de la manière dont les renseignements ont été obtenus et les claims délimités. Nous savons donc que ce domaine public est parfaitement sauvegardé. L'action du Sénat a réglé le point, l'an dernier.

Je relaterai brièvement les faits. Lorsque cette question fut enquêtée et que M. Meighen se fût rendu compte de la gravité de la fraude que l'on tentait de commettre au détriment du Canada, dans l'aliénation de ces très riches bassins houillers, il a aussitôt, la chose est avérée, révoqué la concession Shillington. Non content de ce résultat, il a délégué des ingénieurs sur les lieux pour faire une étude minutieuse et présenter un rapport. Du moins, nous avons été amenés à croire que cette action avait été exercée. J'admets sans ambages les observations de mon honorable ami au sujet du rapport. Le rapport présenté par M. Finnie est très vague, et il ne nous renseigne guère. En tout état de cause, lorsque M. Finnie est revenu à l'assaut et a recommandé l'établissement d'une plus grande réserve, M. Meighen a créé cette réserve, d'une contenance d'environ 300,000 acres de terre. Si je ne me trompe, elle contient 290,000 acres. J'avoue ma très vive surprise, mais tels sont les faits. Avant la création de cette réserve, certaines concessions avaient déjà, semble-t-il, été délimitées dans cette réserve, quelques-uns des concessionnaires étant en règle et la redevance ayant été acquittée durant un certain nombre d'années—depuis 1914, je pense. Il ne peut exister de doute réel à l'égard des concessions alors en règle.

L'honorable M. GIRROIR: S'agissait-il de concessions ou de demandes de concessions?

L'honorable M. BRADBURY: Les trois dernières étaient des demandes, si je ne m'abuse, et depuis 1914 le département a perçu les redevances jusqu'à la création de cette réserve. Je suppose que, depuis lors, les redevances ont été acquittées. J'avoue cependant qu'à l'examen de cette carte je me suis rendu compte qu'une des dernières concessions octroyées comprenait une partie de la concession Hoppe primitive, et j'ai été étonné que la demande ait pu être accordée. Bien qu'il en soit ainsi, la demande a été adressée après la révocation de la concession Hoppe. Les réquérants sont parvenus à ce territoire de la même manière que Shillington—sans peut-être avoir obtenu les mêmes renseignements. La demande a cependant été présentée entre la date de la révocation des concessions Hoppe et celle de la création de la réserve. Puis-

qu'il en est ainsi, il me paraît très douteux que le ministère ait possédé l'autorité ou le pouvoir d'octroyer les concessions demandées.

C'est la seule question qui me préoccupe en ce moment. Je suis convaincu que tout s'est passé selon la règle. Je conteste cependant la sagesse de ces trois dernières concessions, et l'autorité à cet effet. Je demande donc au leader du gouvernement de s'enquérir auprès du ministère de la Justice pour savoir s'il existait, vu la réserve créée par décret ministériel, une autorisation pour octroyer ces trois dernières concessions.

Le sujet ouvre un plus vaste champ de discussion, mais je ne pense pas qu'un débat prolongé puisse être très utile. Je regrette très vivement qu'un acte quelconque puisse créer le moindre doute quant au droit du Parlement d'exercer l'action qu'il a exercée l'an dernier. Il est indéniable que si le Parlement n'eût pas agi comme il l'a fait et que s'il eût le moindrement permis l'aliénation de ces précieux domaines de la Couronne, sur un point technique, il aurait manqué à son mandat de gardien que lui a imposé le peuple. Etant donné que l'Exécutif s'est rallié à l'amendement préconisé avec une si vive instance par le Sénat, non pas seulement l'année dernière, alors que le ministre est venu nous solliciter de l'insérer dans le bill, mais l'année précédente, je regrette certes que cette Chambre puisse exercer une action de nature à renforcer le sentiment que certaines gens se sont appliquées à créer par tout le pays, pour porter à croire qu'une injustice avait été commise à cet égard. Il y a deux ans, le leader de l'opposition s'est employé de son mieux pour amener le gouvernement à incorporer cette sauvegarde dans la loi. La question ne se pose pas entre les anciens concessionnaires d'Isenberg et le peuple canadien, mais entre certains individus qui entrevoient la perspective de réaliser très facilement un énorme profit. Je ne puis concevoir qu'on puisse s'intéresser à des gens de ce calibre, et je ne pense pas qu'aucun représentant de cette Chambre s'y intéresse. Il n'a été commis absolument aucune injustice. Tout s'est passé selon la règle, et si le Parlement avait adopté une autre attitude, il aurait manqué à son devoir.

Mais j'en suis encore à me demander de quel pouvoir le ministère était revêtu pour octroyer ces trois dernières concessions? Maintenant que nous sommes renseignés sur cette vaste réserve de 290,000 acres, qui faisait auparavant partie des concessions Hoppe, Je suis sûr que tous croyaient que ce territoire rentrait dans la réserve. Nous n'avions pas d'indice qu'on avait déjà octroyé des concessions sur cette réserve Nous croyions que ces bassins houillers étaient sauvegardés pour le peuple. Mes collègues se rendront compte qu'il règne depuis des années, dans tout le pays, un profond sentiment que le gouvernement du Canada a, en maintes occasions, été trop porté à aliéner le domaine public au profit de spéculateurs. Des gens ont obtenu, moyennant une redevance nominale, des bassins houillers et des coupes de bois qu'ils ont détenus durant des années. Pourquoi permettre à un groupe d'hommes d'obtenir une concession? Environ 7,000 acres de ce riche territoire sont concédées à l'heure actuelle. Nous avons entrepris une œuvre utile au pays, et nous devrions aller plus loin dans cette voie. Si c'est le seul moyen que ces terrains fassent retour au domaine public, nous devrions sollciter le gouvernement d'exiger de ces concessionnaires qu'ils extraient un certain nombre de tonnes de houille par année par acre qu'ils détiennent, suivant l'une des stipulations de leur concession. Le procédé peut entraîner des inconvénients, mais il est dans l'intérêt national que chaque pouce de ce vaste territoire soit une réserve établie. Il serait juste de remettre à ces concessionnaires toutes les sommes qu'ils ont versées, avec intérêt. Je suis néanmoins d'avis que le peuple canadien devrait avoir la haute main sur cette vaste réserve.

Je ne poursuivrai pas cette discussion, car je ne crois pas qu'un comité qui serait saisi de nouveau de la question puisse accomplir une œuvre utile.

L'honorable WILLIAM ROCHE: Honorables messieurs, nous sommes tous impressionnés par la déprécation eucharistique du proposant de cette enquête, qui rend grâces à Dieu de ne pas être avocat. Nous nous associons peut-être à son action de grâces qu'il ne soit pas juriste, parce ce que s'il avait mêlé le droit à ses renseignements et à sa volubilité, pas un seul d'entre nous n'aurait eu l'occasion de prendre la parole sur aucun sujet. Pour bien démontrer la sincérité de sa dépréciation, mon honorable ami a aussitôt proposé la constitution d'un comité qui serait exclusivement composé d'avocats. Il me sera peut-être permis d'ajouter que les honorables sénateurs dont il a proposé les noms, non seulement portent le stigmate d'avocats, mais appartiennent à des régions où ne se rencontrent pas de bassins houillers. Ils représentent surtout Ontario, et les plus ardents exploitants des ressources d'Ontario reconnaîtront, je pense, que cette province ne renferme pas de gisements houillers.

Comme je ne suis pas grand clerc en la matière, je voudrais tout d'abord savoir si l'autorité qui a en premier lieu révoqué ces con-

cessions avait le pouvoir reconnu de les révoquer absolument. Cela réglerait la question. Si ce pouvoir existait, indépendamment de la coutume suivie au ministère ou ailleurs, cela mettrait fin à la discussion quant à la réintégration des concessions. Je désirerais aussi savoir qu'elles étaient les stipulations des concessions. Celles-ci comprenaient-elles le sol ou les gisements houillers du sous-sol, les droits miniers étant réservés? Stipulaient-elles qu'il fallait verser une redevance annuelle à une date fixe? Si les versements étaient échelonnés, cela n'altérerait pas les conditions du contrat. Dans notre pays, qui renferme la houille la plus riche, le gouvernement se réserve les minéraux, et les propriétaires fonciers détiennent leurs biens-fonds, bien que les mineurs puissent posséder des droits au sous-sol. Mon honorable ami de Cap-Breton (l'honorable M. McLennan), qui est posé sur les questions houillères, sera peut-être en mesure de corroborer mes paroles. Vu les vagues renseignements fournis au sujet de ces bassins houillers, je désirerais tout d'abord savoir combien il y a de veines de charbon?

L'honorable M. COTE: Six.

L'honorable M. ROCHE: Quelle est la profondeur des veines? Quelle est l'étendue du bassin houiller? Se rencontre-t-il des gisements de houille sur tout le territoire, où dans ce seul bassin où la houille affleure à la surface, ou dans lequel on a rencontré de la houille dans le sous-sol, ou dans lequel on sait que des gisements houillers existent? Ce sont des considérations pratiques. La motion tendant à constituer un comité de juristes pour s'enquérir sur la question de savoir si certains contrats ont été exécutés est très imprécise. Nous ne savons rien de la richesse de ces mines; nous ne savons rien de son importance pour le gouvernement ou des particuliers.

L'honorable M. BRADBURY: Mon honorable ami a oublié qu'il y a deux ans un comité a été institué, et que tous les renseignements sont aux archives.

L'honorable M. ROCHE: Je sais qu'ils sont aux archives, mais mon honorable ami n'a pas plus ces renseignements que moi. Je voudrais être renseigné sur ce point. J'ai pris part au débat, parce qu'il s'agit de points pratiques qui règlent en réalité toute la question. Il peut y avoir l'aspect juridique, mais la question de la valeur monétaire est en jeu. Si quelqu'un est en état de me renseigner sur ces points, il m'obligerait, car cela me donnerait satisfaction, comme cela influerait sur les idées et les actes d'un certain nombre des honorables représentants de cette Chambre, qui n'ont pas le bonheur d'appartenir au Barreau, ou qui ne sont pas renseignés sur les droits juridiques des diverses parties opposées en la matière.

L'honorable M. McLENNAN: Je désire retenir votre attention pendant exactement deux minutes pour m'associer tout à fait aux remarques de l'honorable sénateur de Selkirk (l'honorable M. Bradbury), qui ont porté sur la vaste importance de ce pays et sur la nécessité de sauvegarder, si tard soit-il, les ressources nationales qui nous restent.

J'ai remarqué que l'honorable dirigeant de la Chambre, commentant un rapport des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur, a fait observer que rien n'empêchait le ministère d'octroyer certaines concessions dans ce territoire que le gouvernement en exercice a l'intention de réserver, ce qui serait d'un immense avantage pour le pays. Il me semble que les efforts du ministère devraient tendre, non pas à octroyer le plus de concessions possibles, à la faveur du texte des règlements, mais à exécuter la saine politique du Parlement et à conserver tout ce qu'il peut des domaines au sujet desquels il peut exister quelque doute.

L'honorable M. ROBERTSON: En ce qui concerne l'opportunité ou l'inopportunité de constituer un comité spécial, aux termes de la motion de l'honorable sénateur de Bedford (l'honorable M. Pope), deux motifs me font hésiter à prendre une décision, surtout s'il s'agit de constituer un comité. Le premier motif est qu'aucune plainte ou accusation formelle n'a été exposée à la Chambre contre qui ce soit, et en cela je doute de l'à-propos qu'il y a d'instituer un comité pour faire une enquête de cet ordre. Le second motif est la remarque précise de l'honorable représentant de Bedford, que certaines complications pourraient surgir à cause de discriminations manifestes. Le discussion antérieure intervenue dans cette enceinte, ma mémoire est très fidèle à cet égard, a révélé que les concessions dénommées Isenberg ou Hoppe n'ont pas été révoquées uniquement parce que les concessionnaires avaient manqué à leurs versements, mais parce qu'il était alors nettement établi dans l'esprit du ministre et du gouvernement que ces concessionnaires, loin d'être des amis, étaient des ennemis du Canada en temps de guerre. Le Canada était, je pense, amplement justifié à révoquer ces concessions, même si aucune autre ne l'avait été. L'honorable monsieur devrait faire entrer ce fait en ligne de compte et, avant de demander à la Chambre de constituer un comité, il devrait formellement exposer la nature de l'enquête qu'il demande et de la preuve qu'il

veut établir. J'hésite à m'opposer à la motion de l'honorable sénateur, mais j'hésite encore plus à l'appuyer, étant donné qu'aucune accusation précise n'a été présentée à la Chambre.

L'honorable M. GORDON: Si je ne me trompe, les lignes jaunes tracées sur la carte indiquent les délimitations de la réserve établie. Je constate cependant que huit de ces emplacements ont été concédés, dont trois en 1920. A l'époque où cette réserve a été créée, a-t-on formellement mentionné qu'il ne serait pas préjudicié à ces demandes, alors présentées?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas sous les yeux le décret ministériel qui a créé cette réserve, mais il statuait évidemment sur ce domaine, dans l'état où il se trouvait alors. Et ceux qui étaient concessionnaires ont continué d'en profiter. En effet, le rapport que j'ai déposé sur le bureau paraît indiquer que ces concessionnaires ont continué à acquitter leur redevance annuelle et à se faire délivrer des récépissés jusqu'à date. J'en conclus donc que l'établissement de cette réserve n'a pas lésé leurs droits.

L'honorable M. GORDON: Dans ce cas, leurs droits l'emportaient sur le décret ministériel qui a établi cette réserve?

L'honorable M. ROSS: C'est tout le contraire; le décret ministériel ne pouvait les priver de leurs droits.

L'honorable M. GORDON: Mais si le décret ministériel portait en termes formels la création d'une réserve pour le territoire compris dans les limites de ces lignes jaunes, sans formellement réserver ces autres claims des diverses parties, qui l'emportait?

L'honorable M. DANDURAND: Le décret ministériel ne pouvait tenir lieu de révocation.

L'honorable M. GORDON: Je remarque, de plus, que le claim n° 1675 fait partie du claim Hoppe.

L'hononrable M. BRADBURY: Un mot pour répondre à mon honorable ami. Je me suis renseigné sur la question qu'il a soulevée, et j'ai appris que le décret ministériel créant cette réserve était rédigé en termes tels qu'il faisait rentrer dans la réserve toutes les terres disponibles. Il va sans dire que ces terres concédées n'étaient pas disponibles.

L'honorable M. GRIESBACH: L'honorable leader du gouvernement peut-il nous dire s'il y a ou non des demandes présentées, ou susceptibles de l'être, qui pourraient à l'avenir donner lieu à l'octroi de nouvelles concessions, ou bien est-il impossible que d'autres claims soient concédés?

L'honorable M. DANDURAND: Je tiens pour acquis que le domaine inclus dans la loi du Parlement qui crée cette réserve et la met sous l'autorité du Parlement ne peut être concédé, si ce n'est par la volonté du Parlement.

L'honorable M. GRIESBACH: Ce n'est pas tout à fait ma question. Le gouvernement sait-il qu'il existe d'autres claims, ne différant pas de ceux sur lesquels l'une quelconque de ces trois concessions a été octroyée? En avons-nous aujourd'hui fini avec ces claims? Se peut-il qu'il soit concédé dans ce domaine d'autres claims que ceux déjà octroyés?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ésite pas à répondre par la négative. En effet, à la question posée: "Combien de concessions, s'il en est, sont comprises dans ce domaine" "la réponse a été: "Sept concessions, qui ont été octroyées à certaines dates précises."

L'honorable M. BEIQUE: Je ne suis pas d'avis qu'il soit nécessaire d'instituer un comité pour faire enquête sur cette question. Je crois cependant qu'il serait à propos que la Chambre, à cause de l'intérêt manifesté à cet égard, se renseigne auprès du ministère de la Justice pour connaître l'autorité en vertu de laquelle on a octroyé ces concessions, car nous serions naturellement portés à croire que l'autorité était très contestable.

L'honorable M. DANDURAND: La seule autorité ou justification paraît résider dans le fait d'une demande antérieure. Je ne sais ce qu'elle vaut au point de vue juridique, mais je demanderai au ministère de l'Intérieur et au ministère de la Justice de se prononcer sur la validité de ces trois concessions octroyées subséquemment.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, il n'arrive pas souvent que je sois en désaccord avec mon honorable ami de Bedford (l'honorable M. Pope), et je regrette de le dire, la discussion de cette motion aujourd'hui est la première indication que j'aie eue de l'affaire. Je n'ai pas eu l'occasion de la discuter avec le motionnaire, ni de l'étudier. Qu'il suffise de dire que la motion est une attaque dirigée contre l'administration antérieure, dont mon honorable ami de Welland (l'honorable M. Robertson) et moi-même faisions partie. Il est donc naturel que nous désirions défendre les actes de l'administration précédente. Voter pour cette motion, ce serait alléguer la supidité de ses actes, et je n'y puis m'y prêter, malgré toute la sympathie qui puisse exister entre le motionnaire et moi.

Je n'ai jamais attaché beaucoup d'importance à la création d'une réserve par décret ministériel, car cette création peut être révoquée aussi facilement qu'elle a été décrétée, hors la connaissance du Parlement ou de tous ceux qui ne sont pas membres du Conseil. J'étais ministre de l'Intérieur quand cette question a été plus ou moins agitée, et après l'avoir étudiée du point de vue de la mise en réserve de ces bassins houillers en prévision de leur futur développement dans l'intérêt public, il devint manifeste qu'on ne pouvait, par décret ministériel, empêcher que ce riche domaine fût aliéné à des intérêts privés. Cela devint évident dans cette Chambre, en 1922 je pense, quand le sujet fut discuté à l'égard des amendements à la loi des terres fédérales. Quelques-uns de nos collègues au moins paraissaient avoir la béate illusion que ces terres étaient sûrement protégées. Prenez, par exemple, les concessions. S'il eût existé quelque doute quant à la validité des demandes présentées ou des concessions octroyées, un décret aurait été pris en conseil pour y donner la validité nécessaire. Le ministre de l'Intérieur avait simplement à recommander au Conseil de rendre un décret qui aurait validé les concessions, bien qu'elles n'eussent pas été octroyées selon le décret ministériel primitif.

Mais quand ce domaine a été placé sous la protection du Parlement du Canada, la situation a aussitôt changé. Le ministère et le ministre de l'Intérieur ont été dessaisis de leur juridiction, et nulle aliénation de ce domaine ne pouvait être consentie, sauf avec l'acquiescement du Parlement. Par conséquent, je n'ai jamais considéré que ce domaine était en aucune façon protégé jusqu'à l'adoption d'une loi à cet effet à la dernière session, et je ne puis trop fortement exprimer à quel degré j'ai apprécié l'action du gouvernement à la session dernière, quand il a tout à fait changé son attitude de la session précédente. Il avait d'abord refusé de mettre ce domaine sous la protection des Chambres, mais, l'année dernière, il s'est incliné devant le sentiment exprimé, non seulement sur le parquet du Sénat, mais aux Communes. Il est toujours agréable de constater qu'un gouvernement ne se considère pas comme infaillible ou invulnérable au point de refuser absolument de modifier son attitude. J'apprécie donc au plus haut point le changement d'attitude de la part du gouvernement, qui a confié cette question au jugement des Chambres.

Outre que nul ne peut consentir à alléguer sa faiblesse en votant en faveur de cette motion, dont l'effet serait d'encourager la présentation d'un rapport contre le gouvernement auquel il a appartenu, la question se pose de savoir ce que le Sénat a la faculté d'entreprendre en l'espèce. Quel effet produirait un rapport du Sénat, même si la Chambre haute ne constate aucune irrégularité, ou constate que les concessions n'ont pas été octroyées? Il n'aurait d'autre effet que d'exprimer l'avis du Sénat. Si les demandes ont justifié l'octroi des concessions, et que celles-ci aient été régulièrement octroyées, le rapport n'aurait pas le moindre effet sur la validité de cette mesure. Il me semble donc que le gouvernement doit endosser la responsabilité de maintenir ou de répudier ces concessions. Il appartient au gouvernement actuel de décider s'il va les maintenir, ou si, à la suite de l'enquête qu'il pourra instituer quant au mode d'octroi de ces concessions, il va les répudier.

Permettez-moi de présenter une brève observation au sujet de l'autre question, que mon honorable ami de Bedford a fait ressortir au cours du débat. Il s'agit de la discrétion que l'administration antérieure a exercée dans la révocation des concessions Isenberg, connues sous le nom de concessions Hoppe, et dans la révocation d'autres concessions, peu de temps après la carence. On ne peut ainsi attaquer la discrétion exercée par un ministère ou un Exécutif. Ce qui peut, dans un cas, justifier l'exercice de cette discrétion peut, dans un autre cas, ne plus le justifier. Dans ce cas particulier, le gouvernement a exercé sa discrétion à cause d'un manquement, mais Isenberg et Hoppe étaient des aubains ennemis et, d'après mes renseignements, le gouvernement en autorité possédait durant la guerre la preuve la plus indiscutable que ces individus étaient de dangereux aubains ennemis. En conséquence, ce n'était qu'un acte patriotique de sa part, et un acte logique, de révoquer ces concessions après carence prolongée de payer la redevance. La même raison ne s'appliquerait pas forcément à la révocation des autres concessions. Du fait que des citoyens du Canada peuvent être concessionnaires et avoir manqué à leurs versements, il ne s'ensuit pas que la révocation doive avoir lieu pour la raison qui a motivé la révocation des concessions Hoppe.

Je présente ces quelques remarques, à seule fin d'indiquer à la Chambre et à mon honorable ami de Bedford que, l'acte censuré par lui étant un acte de l'administration antérieure, dont je faisais partie, je n'ai pas le dessein de me rendre stupide, mais plutôt de justifier l'acte de cette administration. C'est pourquoi je voterai contre la motion.

(La motion est rejetée.)

BILL DE LA COUR DE L'ECHIQUIER

PREMIERE LECTURE

Du bill (n° 116), intitulé: "Loi modifiant la Loi de la cour de l'Echiquier."—L'honorable M. Dandurand.

BILL DU REVENU CONSOLIDE

PREMIERE LECTURE

Du bill (n° 198), intitulé: "Loi modifiant la Loi du revenu consolidé et de l'audition."—L'honorable M. Dandurand.

BILL DES DIFFERENDS INDUSTRIELS

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill (n° 7), intitulé: "Loi modifiant la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907."

L'honorable M. ROSS: Honorables messieurs, je désire proposer un amendement à ce projet de loi. C'est le même que celui qui a été présenté à la Chambre il y a quelques jours, et que nous avons repoussé par 16 voix contre 14. Ce vote est intervenu en comité, et un peu après six heures, alors que beaucoup de sénateurs étaient partis de la Chambre.

Je serai très bref dans mes explications, car nous avons déjà, l'an dernier, discuté à fond et adopté cet amendement, lequel se rapporte au choix d'un tiers arbitre, lorsqu'il est demandé de constituer un conseil et qu'il est accédé à cette demande sous le régime du chapitre 20 des lois de 1907. Pour le bénéfice des honorables sénateurs absents lors du débat survenu l'année dernière, et qui n'ont peut-être pas la loi sous les yeux, il serait plus simple de lire les termes actuels de l'article, puis de lire mon amendement.

L'article dont je propose la modification est l'article 8 du chapitre de 1907, loi des enquêtes en matière de différends industriels. Cet article est ainsi conçu:

8. Pour la nomination des membres du conseil, sont à observer les dispositions qui suivent:

1. Chaque partie au différend peut, lors de la présentation de la demande ou dans les cinq jours après en avoir été requise par le ministre, présenter le nom d'une personne disposée et prête à agir en qualité de membre du conseil, et le ministre doit nommer cette personne membre du conseil.

Il s'agit du capital et du travail. Les représentants des travaillistes présentent un arbitre, les capitalistes en présentent un autre, et le ministre nomme ces deux arbitres. L'amendement ne tend en aucune façon à remanier cette disposition. Les travaillistes et les patrons choisiront leur arbitre, dont le ministre sera naturellement obligé de ratifier la nomination.

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

Le paragraphe 2 énonce:

2. Si l'une ou l'autre des parties manque ou néglige de faire une présentation dans ledit délai ou dans la limite de telle prorogation de délai que, pour cause, peut accorder le ministre, ce dernier doit, aussitôt que possible, nommer une personne propre à cet office membre du conseil, et ce membre est censé nommé sur la présentation de ladite partie.

C'est-à-dire que si l'une ou l'autre partie néglige de présenter un arbitre dans le délai imparti, le ministre fait la nomination. C'est à ce sujet que je propose le premier remaniement, à savoir, qu'en cas de négligence à présenter un arbitre, le juge en chef d'une province ou le juge en chef du Canada, au lieu du ministre, devrait faire la nomination. Le paragraphe 3 de la loi actuelle a trait à l'arbitre:

3. Les membres choisis sur la présentation des parties peuvent, dans les cinq jours qui suivent leur nomination, présenter le nom d'une personne disposée et prête à agir en qualité de troisième membre du conseil, et le ministre doit nommer cette personne membre du conseil.

L'amendement ne vise pas ce paragraphe. Le paragraphe 4 est ainsi conçu:

4. Si les membres choisis sur présentation les parties manquent ou négligent de faire une présentation dans ledit délai ou dans la limite de telle prorogation de ce délai que, pour cause, peut accorder le ministre, ce dernier doit, aussitôt que possible, nommer une personne propre à cet office troisième membre du conseil, et ce membre est censé nommé sur la présentation des deux autres membres du conseil.

Ce paragraphe renferme deux dispositions. Mon amendement se rapporte d'abord au choix d'une personne par chacune des parties. Actuellement, à défaut par l'une ou l'autre partie de nommer un arbitre, il appartient au ministre du Travail de faire cette nomination. Je propose que ce soit le juge en chef qui nomme l'arbitre. La loi prévoit que si les deux membres choisis ne peuvent s'entendre quant à la nomination du tiers arbitre, ce soin est confié au ministre du Travail. Je propose que le juge en chef soit substitué au ministre.

J'ai pris la peine d'étudier les lois d'arbitrage de toutes les provinces du Canada et de la Grande-Bretagne. En Grande-Bretagne, si les parties à l'arbitrage ne peuvent s'entendre quant à la nomination d'un tiers arbitre, c'est le tribunal qui le nomme. Il en est de même en Colombie-Britannique, dans l'Alberta, dans Ontario, en Nouvelle-Ecosse et dans le Nouveau-Brunswick. Dans l'Ile du Prince-Edouard, le régime de la loi n'est pas très précis. La seule exception est la province de Québec. Sous l'empire des lois d'arbitrage, c'est un juge qui fait la nomination. Toutefois, en vertu de la loi de conciliation de la province de Québec, c'est, si je ne me trompe, le ministre des Travaux

publics qui nomme le tiers arbitre. Il existe néanmoins une parfaite unanimité dans toutes les provinces anglaises et en Grande-Bretagne.

Le motif en est très plausible. Supposons qu'un conseil soit constitué. Le travail et le capital ont leurs représentants. Tant que la nature haumaine restera ce qu'elle est, le représentant du travail s'efforcera de prendre les intérêts des ouvriers, et son jugement ne sera pas très impartial à ce sujet. Au même titre, le représentant du capital prendra autant que possible les intérêts de ce dernier. Il importe donc que le tiers arbitre soit impartial, ou aussi impartial qu'il puisse être possible à un homme de l'être; qu'il soit en mesure de peser les arguments présentés par les deux parties et peut-être de s'interposer entre elles L'application de la loi pourrait parfois être favorable aux travaillistes. C'est-à-dire, que si le poste de ministre du Travail est occupé par un homme sympathisant avec les travaillistes, ou si le gouvernement en exercice a une tendance travailliste, l'arbitre choisi sera, en toute probabilité, favorable à l'élément ouvrier. Il est cependant facile de comprendre que la situation pourrait changer soudain. Et si le ministre du Travail ou le gouvernement en autorité est quelque peu hostile à la classe ouvrière et sympathique à l'élément capitaliste, les travaillistes seraient alors placés dans une situation désavantageuse, tout comme le capital le serait dans le premier cas cité. Il serait donc mal à propos que la loi tolère ce favoritisme.

Le meilleur moyen de rendre égale justice aux deux parties serait de conserver les termes actuels de la loi, en tant qu'ils concernent le choix d'un arbitre par chacun des intéressés, mais de décréter que le juge en chef nommera le tiers arbitre. J'ai mentionné ce qu'ont accompli d'autres pays. Toutefois, je suis plus porté à faire appel au sens de justice et d'équité de mes collègues, et je les sollicite d'étudier la question au point de vue de ce qu'ils estiment juste et raisonnable entre hommes, quelles que puissent être les mesures adoptées en d'autres pays.

Sur ce, je propose l'amendement. Ayant lu le texte législatif, je ferais peut-être mieux de lire l'amendement, qui est court. La clause que je vise est le paragraphe 2.

Est abrogé le paragraphe (2) de l'article huit de ladite loi et remplacé par le suivant:

(2) Si l'une ou l'autre partie manque ou néglige de faire régulièrement une recommandation dans ledit délai, ou dans le délai prorogé que le ministre accorde pour un motif suffisant, le juge en chef de la province où le différend a surgi...

C'est-à-dire le juge en chef, au lieu du ministre du Travail.

...ou, à défaut de juge en chef dans cette province, le juge en chef du plus haut tribunal de dernier ressort en matière civile dans cette province, ou, chaque fois que le différend n'a pas pris naissance dans une seule province, le juge en chef de la cour Suprême du Canada, doit le plus tôt possible nommer une personne qualifiée pour devenir membre du conseil; et ce membre est censé être nommé sur la recommandation de ladite partie.

Cela règle le premier point que j'ai mentionné.

Est abrogé le paragraphe 4 dudit article huit et remplacé par le suivant:

(4) Si les membres choisis sur la recommandation des parties manquent ou négligent de faire régulièrement une recommandation dans ledit délai, ou dans le délai prorogé que le ministre accorde pour un motif suffisant, le juge en chef de la province où le différend a surgi, ou, à défaut de juge en chef dans cette province, le juge en chef du plus haut tribunal de dernier ressort en matière civile dans cette province, ou chaque fois que le différend n'a pas pris naissance dans une seule province, le juge en chef de la cour Suprême du Canada, doit le plus tôt possible nommer une personne qualifiée comme troisième membre du conseil..

Il s'agit du tiers arbitre. . .

...et ce membre est censé être nommé sur la recommandation des deux autres membres du conseil.

Voilà les deux principaux points. En outre, je propose un léger article afin de permettre l'application de la loi. . .

Aux paragraphes deux et quatre du présent article, l'expression "juge en chef" comprend tout juge régulièrement autorisé à faire fonction de juge en chef ou à agir pour le juge en chef.

Honorables messieurs, je ne désire pas retenir plus longtemps votre attention. En effet, je crois que le Sénat est parfaitement au courant de ce bill et des amendements présentés.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je ne désire pas discuter maintenant l'amendement proposé par mon honorable ami, si quelque représentant de la Chambre a d'autres arguments à faire valoir. Mais si mon honorable ami a exposé tous les arguments possibles à l'appui de son amendement, je suis prêt à répondre.

Je crois, honorables messieurs, que le comité a usé d'un bon jugement quand il a rejeté cet amendement. Mon honorable ami peut faire observer que le comité n'était pas composé de tous les représentants de la Chambre, mais il devrait convenir qu'il y a autant de sagesse dans une partie de la Chambre que dans la Chambre tout entière.

Quelques VOIX: Oh, oh!

L'honorable M. CASGRAIN: C'est-à-dire, en proportion.

L'honorable M. DANDURAND: Je prends pour acquis que la moitié des sénateurs, après avoir délibéré une question, en arriverait probablement à une aussi bonne conclusion que

tous les sénateurs réunis. J'ai même exprimé, l'autre jour, mon avis que le Sénat pourrait fonctionner avec la moitié de ses représentants.

L'administration de la loi est confiée au ministre du Travail. Les parties lui ont soumis leur cas. Il connaît la nature du différend entre elles, et il s'efforce de les amener à un esprit de conciliation. Comme le ministre a suivi le différend depuis son origine, pourquoi le priver ou le relever de la responsabilité que comporte sa charge? Certains de nos collègues croient que si le ministre provient de la classe ouvrière, il penchera pour la nomination d'un tiers arbitre favorable à la cause ouvrière. Il n'en a pas été ainsi depuis 1907. Dans la majorité des cas, le ministre du Travail, qui appartenait aux organisations ouvrières, n'est pas allé choisir les tiers arbitres parmi les travaillistes, mais dans la magistrature. Dans 50 pour 100 des différends, le ministre du Travail n'a pas été obligé de choisir le tiers arbitre, parce que les parties avaient mutuellement arrêté leur choix du troisième membre du conseil. Je reconnais que le choix exercé par les membres mêmes du conseil est le meilleur, parce que cela crée une atmosphère de confiance dans le tribunal. Un tribunal ainsi constitué prononcera peut-être un jugement plus averti et dont l'influence aura une plus grande portée. Il arrive, néanmoins, que les parties ne peuvent s'entendre sur le choix de ce tiers arbitre. Elles s'adressent alors au ministre du Travail, qui doit alors nommer le tiers arbitre. Mon honorable ami a affirmé avec raison que le troisième membre du conseil devrait être neutre. Comme ce membre n'est pas le choix de l'une ou l'autre des parties, il occupe la charge de tiers arbitre. Pour quelle raison est-il préférable de confier au ministre du Travail le soin de nommer cet arbitre, plutôt que de déléguer ce devoir au juge en chef d'une province, ou au juge en chef de la cour suprême? Pour deux motifs principaux.

Il existe d'abord la responsabilité attachée à l'action du ministre du Travail. Cette responsabilité, je l'affirme, est partagée par ses collègues du cabinet. Je ne sache pas que le ministre du Travail ait jamais manqué de présenter à ses collègues le nom de la personne qu'il a choisie. Ces ministres ont forcément l'instinct de la conservation, et je crois que leur devoir manifeste est de choisir une personne qui exercera une forte influence dans la collectivité où le différend surgit. Ils sont astreints au jugement du Parlement. Un juge de la cour suprême ou d'une cour d'appel ne l'est pas. Ils ont intérêt à maintenir la paix, le bon ordre et la bonne administration, ainsi que l'harmonie parmi le peuple. Ils ne peuvent vivre, ou espérer vivre, dans l'agitation et la dissention. Leur premier devoir est de maintenir la paix entre les diverses classes que ces différends industriels mettent en conflit. N'est-il pas vraisemblable que les membres du cabinet, dont le premier devoir est de se consacrer à l'intérêt de la collectivité, tout en protégeant leur propre intérêt, apporteront une extrême prudence dans le choix du tiers arbitre? Cet argument me paraît avoir du poids, parce qu'il fait retomber l'administration d'un acte ministériel, qui est un acte politique, sur les épaules d'hommes pouvant encourir la censure du Parlement.

En deuxième lieu, je m'oppose à l'amendement parce que, parfois, un juge de la cour suprême ou de la cour d'appel a depuis longtemps quitté l'atmosphère des différends commerciaux et industriels, et que son champ d'action est le paisible royaume des arrêts juridiques. Si ce juge doit assumer la responsabilité de nommer le tiers arbitre, il lui faudra étudier la situation. Cela occasionnera un retard, et un retard dangereux, car l'une des parties s'en offusque souvent et est impatiente de procéder et d'exercer ses droits. Nous avons appris, la semaine dernière, quel rôle important le retard joue en l'occurrence.

Je ne crois pas qu'un juge puisse exercer, dans une affaire qui ne rentre pas dans son propre domaine, un choix aussi judicieux que celui qu'exercera le cabinet, sur l'avis favorable du ministre du Travail. Si l'obligation de désigner le tiers arbitre incombait au juge en chef, je suis convaincu que, dans de nombreux cas, celui-ci s'adresserait au ministre du Travail, ou à un autre membre du cabinet afin d'être renseigné sur les circonstances et guidé dans son choix. Pourquoi cette volte-face? Le Parlement exerce un contrôle sur le cabinet. Aucun préjudice n'a jamais résulté, je crois, du fait d'avoir confié au ministre du Travail, qui consulte nécessairement ses collègues, le soin de choisir le tiers arbitre. Dans l'intérêt d'une action diligente et d'un choix judicieux, il faudrait, j'en suis convaincu, confier ce choix au ministre du Travail. Pour ces motifs, j'espère que le Sénat ne rejettera pas les conclusions du comité général, mais qu'il s'en tiendra aux termes actuels du bill, et refusera de se rallier à l'amendement de mon honorable ami.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, comme la question sera probablement mise aux voix, et que mon honorable ami m'a pour ainsi dire provoqué à expliquer le sens du vote que je me propose de donner, je dois faire observer, malgré mon vif regret d'être en désaccord avec l'honorable représentant de Welland (l'honorable M. Robertson), le champion de ce projet de loi,

que trois puissantes raisons motivent, selon moi, mon vote en faveur de l'amendement. La première est que, à la dernière session, j'ai appuyé l'amendement, et que la période écoulée depuis n'a pas été assez longue pour modifier mes vues.

L'honorable M. DANDURAND: Je fais appel à César mieux avisé.

L'honorable M. BELCOURT: Qu'est-ce à dire de ceux qui ont, l'autre jour, voté en comité?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ils peuvent encore être du même avis. Toutefois, les arguments présentés à la dernière session ont autant de force aujourd'hui. En deuxième lieu, le Parlement devrait, par tous les moyens possibles, consolider la loi des enquêtes en matière de différends industriels. Il n'existe probablement pas de mesures législatives pour lesquelles le Parlement canadien a reçu autant d'éloges qu'il en a reçu pour la loi de conciliation. Et puisque nous trouvons dans cette loi une défectuosité, qui a périodiquement fait l'objet de critique, nous devrions nous employer de notre mieux à perfectionner cette loi à l'aide de ces amendements, dont la logique s'impose. J'ai entendu exprimer beaucoup de mécontentement quant à la manière dont le tiers arbitre est choisi, et ce mode de choix ne me paraît pas judicieux. La Chambre admettra d'emblée que, dans la désignation d'un tiers arbitre pour le règlement d'un différend très important, il ne devrait pas exister le moindre soupçon quant aux mobiles de cette désignation. Le tiers arbitre doit être impartial et n'avoir en vue que l'intérêt public. Il doit être pour le moins un esprit juridique afin de pouvoir peser en connaissance de cause les arguments qui lui seront présentés.

Or, quelle est la situation actuelle? Mon honorable ami affirme lui-même que c'est le gouvernement en exercice qui nomme pour ainsi dire le tiers arbitre. A la vérité, aux termes de la loi, cette nomination relève du ministre du Travail. Mais mon honorable ami nous dévoile un secret du Cabinet, savoir, que le ministre du Travail présente au Conseil. . .

L'honorable M. DANDURAND: Consulte ses collègues.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Consulte ses collègues et, en dernière analyse, c'est le gouvernement qui nomme le tiers arbitre.

Mon honorable ami a très fortement fait ressortir que le gouvernement désire rendre égale justice aux deux classes de la collectivité. Nous savons néanmoins que, en matière de différends industriels, la puissance électorale des travaillistes l'emporte de beaucoup sur les éléments qui peuvent s'opposer à la concession qui peut leur être accordée. La tendance du gouvernement est de se ranger entièrement à l'avis de la foule—et à très bon droit—à la condition que les intérêts opposés soient justement protégés ou conservés, selon le cas. Or, dans la nomination du tiers arbitre, le ministre du Travail ou le gouvernement en autorité se trouve-t-il dans la même situation impartiale que le juge en chef d'une province? Le gouvernement peut être à la veille d'une élection, ou il peut avoir de fortes craintes au sujet d'une élection partielle dans une circonscription urbaine, où l'élément travailliste domine. Nous savons que les gouvernements sont, comme les particuliers, affligés d'infirmités humaines.

Je ne conçois pas que le travail puisse objecter à la désignation du tiers arbitre par un juge en chef, et je n'hésite pas à affirmer que c'est le tribunal qui est le plus en mesure de nommer un tiers arbitre impartial. Les législations de presque toutes les provinces et du Dominion renferment ce principe. Je ne connais pas un seul autre exemple d'un gouvernement qui désigne un tiers arbitre pour régler les différends entre les parties. Si les parties ne peuvent elles-mêmes s'entendre sur le choix d'un juge ou tiers arbitre, elles savent alors qu'elles doivent confier cette nomination au juge en chef d'une province, et non au gouvernement au pouvoir. A mon sens, le gouvernement ne serait que trop heureux de se dégager de cette responsabilité que comporte la nomination d'un tiers arbitre en l'espèce, et de se conformer au mode généralement adopté dans tous les pays civilisés, et de s'adresser aux tribunaux.

L'honorable M. BELCOURT: Me sera-t-il permis de dire que j'ai le courage de changer d'opinion? L'autre jour, emporté par l'éloquence, et je pourrais peut-être dire, par les sophismes de mon chef, j'ai voté avec lui. J'ai cependant changé d'avis, et je voterai dans l'autre sens.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, le Sénat devient vraiment démocratique. En effet, que nous soyons d'accord ou non avec les collègues siégeant de notre côté, nous exprimons notre avis et votons suivant les dictées de notre conscience. Je respecte les vues de mon honorable leader (l'honorable sir James Lougheed) et celles du motionnaire (l'honorable W. B. Ross), mais je ne puis les partager pour les motifs que j'exposerai brièvement et concrètement à la Chambre.

L'amendement dont la Chambre est saisie à l'heure actuelle a été déposé à la dernière session parlementaire, au cours du débat de la question, et la Chambre des communes l'a repoussé. Le bill a de nouveau été présenté la semaine dernière et adopté, à la suite d'un très long débat. Aujourd'hui, sur la motion pour la troisième lecture, l'amendement est encore soumis à la délibération de la Chambre, et l'on nous demande d'étudier à nouveau le vote de la semaine dernière.

Je signalerai à l'attention de mes collègues que les représentants de ce côté (la gauche) de la Chambre, même l'auteur de l'amendement et mon respecté leader (l'honorable sir James Lougheed), modifient parfois leur opinion. Je me rappelle qu'en 1920 et 1921, je m'opposais très catégoriquement à certains amendements à la loi des juges, amendements qui ont reçu l'appui de mes honorables amis. Ils soutenaient alors qu'il était irrégulier pour des juges de présider des conseils de conciliation, à cause des critiques et de la censure que cela leur attirerait et auxquels la magistrature ne devait pas être en butte. Ils soutenaient, de plus, que la dignité de la magistrature s'opposait à ce que des juges fussent placés dans cette ambiance. La majorité du Sénat s'est rangée à l'avis alors exprimée, et, comme on l'a en maintes occasions fait observer, le département a en conséquence été privé des services des juges pour présider ces conseils, par suite de l'adoption de l'amendement à la loi des juges; et l'administration de la loi des différends industriels en a assez fortement souffert.

Ces simples faits que je vous rappelle doivent nécessairement vous amener à la conclusion que, avant la modification de la loi des juges, ceux qui sont chargés d'administrer les affaires du ministère du Travail et de cette loi n'étaient pas le moindrement enclins à chercher des profanes, inexpérimentés ou incompétents, pour présider les conseils. Durant les quatre années de mon administration de la loi des différends industriels, je sais que des juges de marque, qui s'étaient acquis une réputation comme conciliateurs, ont été choisis sans égard à leur situation ou à leurs anciennes affiliations politiques. J'ajouterai que jamais, d'après mon expérience, une seule de ces nominations n'a été critiquée.

Je maintiens l'avis que j'ai émis dans le cas qui nous a été soumis il y a environ une heure, qu'il n'est aucunement nécessaire de modifier la loi ou cette loi avant que des plaintes formelles aient été soumises à la Chambre.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Alors pourquoi le gouvernement apporte-t-il sans cesse des amendements à la loi?

L'honorable M. ROBERTSON: Parce qu'ils sont fondés sur des griefs justifiables. Dans le cas présent, il n'a, à ma connaissance, été formulé aucun grief. S'il en a été formulé, la Chambre n'en a pas été informée.

Me sera-t-il maintenant permis de signaler la procédure qui sera inévitablement suivie si l'amendement proposé devient loi? Il y a quelques jours, l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable M. Ross), entre autres, a objecté à certaines autres particularités de cette loi, alors en discussion. Il a prétendu que l'adoption de ces dispositions législatives retarderait l'enquête et la présentation des conclusions. Je sais, par expérience, que l'adoption de cet amendement retardera et prolongera beaucoup le délai qui s'écoule entre la date de la présentation d'une demande et celle de la présentation du rapport. La loi énonce clairement que chaque partie au différend nommera un représentant dans le conseil et, qu'à défaut par l'une ou l'autre partie de le nommer, le ministre fera la nomination. Le ministre peut proroger le délai dans lequel les parties peuvent choisir leurs représentants. Comme il est constamment au courant de la situation, il sait si le patron ou les employés nommeront un membre du conseil. S'il a lieu de croire que ni l'une ni l'autre des parties ne nommera de membre, il s'occupe activement à trouver quelqu'un qui consentira à agir en cette qualité. Le fait n'arrive pas très souvent; mais, dans la moitié des cas de constitution de conseil, le ministre est obligé de nommer le tiers arbitre. Je puis apprendre à la Chambre que, dans beaucoup de cas de cette nature, le ministère sait d'avance que les deux autres membres choisis par les deux parties ne s'entendront pas sur le choix du tiers arbitre. Et le ministre, par l'entremise de son sous-ministre, est en communication constante avec une demi-douzaine de personnes à qui il demande si elles consentiront à être tiers arbitre, advenant que le ministre soit forcé de le désigner. Cela est nécessaire pour éviter tout retard. Mes collègues se rendront certes compte que des hommes expérimentés susceptibles de devenir tiers arbitre dans un conseil de conciliation chargé de faire enquête sur un différend intéressant des milliers d'employés et comportant une forte somme d'argent, ne sont pas très ardents à désirer cette tâche pour la rétribution princière de $20 par jour que la loi leur accorde. Voilà l'un des motifs pour lequel les juges ne se sont pas tout d'abord souciés d'accepter cette nomination. Je sais, par expérience, que le ministre du Travail a souvent dû se mettre en frais pour trouver quelqu'un et qu'il a dû presque intercéder pour le décider à accepter ce poste.

Or, si tout ce travail préliminaire à la nomination doit être dévolu au juge en chef de la cour Suprême d'une province, ou au juge en chef de la cour Suprême du Canada, au lieu d'être attribué au ministre du Travail, n'est-il pas manifeste aux yeux de tous les intéressés qu'il es produira un retard prolongé et vexant? Ce sont ces retards mêmes qui, pendant des années, ont été cause de la défaveur de cette loi auprès de centaines de milliers d'ouvriers. Et c'est parce qu'on a tenté un effort administratif diligent et efficace sous les diverses administrations—je n'en vise aucune en particulier—que les ouvriers canadiens ont peu à peu été amenés à l'idée d'avoir une plus grande confiance en cette loi. Si nous devons détruire cette confiance, j'affirme alors que nous sapons le principe et l'utilité de la loi, et les bienfaits qui découleront de l'amendement dont l'adoption est proposée ne compenseront pas la disparition de cette confiance. J'émets l'humble avis que ce changement n'est pas judicieux.

Je demande à chacun de mes collègues d'incarner pour un moment le rôle de ministre du Travail—ou de ministre d'un autre département—responsable de la fructueuse application de cette loi, responsable envers la population canadienne des résultats, et en butte à la critique—souvent injuste—de milliers de travaillistes demeurant à des milliers de milles de distance, et ne pouvant connaître et ne connaissant pas les mobiles de certains actes. Mettez dans ce rôle le juge en chef de la cour Suprême du Canada, et constatez à quel degré vous atténuerez bientôt le respect qu'ont pour ce tribunal des milliers de Canadiens bien intentionnés, mais ignorant les faits et dans l'impossibilité de comprendre les longs retards apportés dans la désignation d'un tiers arbitre. Vous amoindrirez graduellement mais sûrement ce respect, tout comme vous saperez cette confiance dans la loi. La conséquence définitive sera le mécontentement et le désastre.

Je n'ai pas de ressentiment particulier à ce sujet. Je n'ai pas la prétention de considérer cet amendement comme étant une censure de mes humbles efforts passés au ministère. Mais dans l'intérêt de meilleures relations entre patrons et employés, dans l'intérêt du pays en général, et dans l'espoir que nos lois et notre magistrature pourront continuer à commander le respect, j'ai confiance que la Chambre n'adoptera pas cet amendement.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Quelque prescription de la loi enjoint-elle au ministre de consulter ses collègues? Et le ministre a-t-il eu coutume de consulter ses collègues?

L'honorable M. ROBERTSON: L'honorable sénateur de Hamilton pose deux questions. A sa première: de savoir si quelque prescription législative enjoint au ministre du Travail de consulter ses collègues, je répondrai par la négative. A sa deuxième: de savoir si c'est la coutume, je ne puis apporter de réponse catégorique. Je sais cependant que durant les quatre années de mon administration, ce n'a pas été la coutume.

L'amendement de l'honorable W. B. Ross est mis aux voix et adopté.

ONT VOTE POUR:

Les honorables messieurs:

Barnard,
Beaubien,
Béique,
Belcourt, C.P.,
Bénard,
Bennett,
Blain,
Bradbury,
Calder, C.P.,
Casgrain,
Chapais,
Crowe,
Daniel,
Donnelly,
Fisher,
Fowler,
Girroir,
Green,
L'Espérance
Lougheed, C.P.,
(sir James),
Lynch-Staunton,
Macdonell, C.M.G.,
McCormick,
McLean,
McLennan,
Mulholland,
Murphy,
Planta,
Poirier,
Reid, C.P.,
Ross Middleton),
Schaffner,
Sharpe,
Smith,
Tanner,
Taylor,
Todd,
Webster (Brockville),
Webster (Stadacona),
White (Pembroke),
Willoughby,
Wilson.—42.

ONT VOTE CONTRE:

Les honorables messieurs:

Cloran,
Côté,
Dandurand, C.P.,
De Veber,
Farrell,
Gillis,
Griesbach, B.C., etc.,
Hardy,
Harmer,
Haydon,
Lavergne,
Legris,
McHugh,
McMeans,
Pope,
Prowse,
Robertson, C.P.,
Roche,
Ross (Moose Jaw),
Thibaudeau,
Turgeon,
Watson.—22.

Le bill, ainsi amendé, est alors lu pour la troisième fois et adopté.

BILL DE L'IMPOT DE GUERRE SUR LE REVENU

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du projet de loi (bill 143) modifiant la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917.

L'honorable W. B. ROSS: L'honorable sénateur devrait donner au sujet de ce bill de brèves explications qui seraient satisfaisantes non seulement pour la Chambre, mais pour le pays, en ce qui concerne les règlements d'exécution que le ministère établira.

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais que mon honorable ami serait mieux en mesure de les donner d'une manière satisfaisante, puisque c'est lui qui a soulevé l'objection. Il aurait pu expliquer qu'avant la séance de la Chambre, nous avons rencontré les représentants du département des Finances, qui sont les agents d'exécution de cette loi. On nous a fait voir les règlements qui permettront d'appliquer la loi avec grande satisfaction. Ces règlements seront publiés avant leur adoption. Les membres du Parlement et le public en général pourront ainsi soumettre leurs idées au ministère, s'ils sont d'avis qu'une modification des règlements s'impose. Si je ne me trompe, c'est l'idée de mon honorable ami.

Les représentants du Sénat qui ont rencontré le commissaire de l'impôt et son conseiller juridique se sont rendus compte que ces amendements ont grandement amélioré la loi, dans ses termes actuels, et que l'application des règlements donnera satisfaction. Toutefois, ils ne seront pas exécutoires avant le 1er mai 1925. Nous aurons donc tout le temps voulu pour les examiner, et le commissaire désire vivement connaître l'avis des membres du Parlement et des autres personnes que cette mesure législative intéresse.

Je puis dire que déjà les compagnies de prêt, les compagnies de garantie et certaines chambres de commerce ont étudié les règlements projetés, et qu'elles se sont déclarées satisfaites. Certaines représentations exposées cet après-midi paraissent être en faveur d'améliorations, et nous avons eu la promesse que ces dernières seraient incorporées dans les règlements, quand le public les aura examinées.

L'honorable W. B. ROSS: Je suis d'accord avec l'honorable leader du gouvernement. Après la publication des règlements, qui indiqueront le mode d'exécution de la loi, un très grand nombre d'objections apparentes disparaîtront. Un inspecteur de l'impôt sera nommé pour chaque province, et les contribuables pourront s'assurer auprès de cet inspecteur du chiffre de leur impôt sur le revenu, quelle que puisse être la province du Canada où cet impôt prend naissance. La loi de 1924 n'établira pas de privilège avant 1925, et elle n'établit pas automatiquement ce privilège. Même en 1925, il n'y aura pas de privilège avant que l'inspecteur de l'impôt ait notifié à chaque assujetti le montant de l'impôt à acquitter. L'assujetti pourra alors, en tout temps, régler et se faire délivrer, sur demande, un certificat par l'inspecteur de l'impôt. S'il obtient, par exemple, son certificat de quittance aujourd'hui, il sait que ses biens ne sont frappés d'aucune servitude.

L'honorable M. BELCOURT: Son récépissé en fera foi.

L'honorable M. W. B. ROSS: Non il obtiendra mieux que cela: il obtiendra un certificat attestant qu'il n'existe aucun privilège.

L'honorable M. BELCOURT: Un récépissé n'aurait-il pas le même effet?

L'honorable M. W. B. ROSS: Inutile de discuter ce point. Je crois que l'autre méthode est meilleure. Il se peut que l'assujetti reçoive à la fois un récépissé et un certificat, mais le certificat lui garantira que ses biens sont nets de tout privilège durant trente jours. Un certificat émis aujourd'hui attestera qu'aucun privilège ne grève les biens, et le gouvernement ne peut en établir un autre avant trente jours. D'autres questions seront soumises au public, et d'ici 1925 l'occasion sera procurée d'en trouver une solution. Si la chose est possible, le privilège établi par la loi sera mis en vigueur. Il se peut que, plus tard, on découvre d'autres défectuosités, auxquelles il sera toujours temps de remédier.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

Le Sénat lève la séance, à six heures.

La séance est reprise à 8 heures.

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

MOTION POUR LA NOMINATION D'UN COMITE SPECIAL

Le Sénat reprend la discussion, ajournée le 11 juin, sur la motion de l'honorable M. Bennett.

Qu'un comité spécial de cette Chambre soit institué pour faire enquête et rapport, à différentes époques, sur:

(a) Les déclarations et les accusations que l'honorable J. D. Taylor a formulées dans cette Chambre, le 8 mai dernier, à l'égard de l'administration de la marine marchande du gouvernement canadien et des chemins de fer nationaux du Canada.

(b) L'acquisition de l'immeuble connu sous le nom d'"Hôtel Scribe", à Paris, France, ainsi que sur toutes les négociations, opérations et paiements s'y rapportant.

(c) L'emploi ou l'engagement d'un nommé Aronovici par ladite administration des chemins de fer nationaux du Canada, les services accomplis par lui, s'il en a accompli, et la commission, le traitement ou toute autre rémunération que lui a payée ladite administration, ou payée en son nom.

(d) Le système d'achat de fournitures devant servir ou se rapportant au réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

(e) Le dépôt par la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de $1,000,000 des deniers publics à la Home Bank du Canada, et le retrait de ce dépôt par ladite compagnie, au mois ou vers le mois de mai 1923.

(f) D'une façon générale, sur toutes choses qui, de l'avis du comité, découlent de la question susdite ou s'y rapportent, ou sur lesquelles le comité jugera à propos d'enquérir.

(g) Que cette enquête soit subordonnée à la condition qu'elle ne portera sur aucune affaire de service ou d'administration depuis le commencement de l'année 1924 si, de l'avis de l'administration dudit réseau, une enquête sur ces matières peut être préjudiciable aux biens ou au bon service du réseau.

(h) Que ledit comité soit composé des honorables Messieurs.

(i) Que ledit comité soit autorisé à recueillir des témoignages sous serment, d'assigner des témoins, de requérir la production de documents et de dossiers, et d'employer, pour ses écritures ou autrement, l'aide qu'il jugerra nécessaire pour les fins de l'enquête.

L'honorable M. TAYLOR: A cette date avancée de la session, vu qu'on n'a pas encore fait droit à cette requête, il est évident qu'il est absolument impossible d'exécuter dans son entier le programme tracé par l'honorable sénateur de Simcoe. Je n'en appuie pas moins cette motion pour que lumière soit faite sur les points noirs de l'administration des Chemins de fer nationaux.

Je ne suis pas de l'avis de ceux qui, au cours du débat, soit dans cette Chambre, soit au dehors, ont prétendu que le fait d'insister pour que le réseau soit administré honnêtement pouvait porter un coup mortel aux Chemins de fer nationaux et à la Marine marchande du Gouvernement canadien. Je suis convaincu que la grande majorité des employés de ces deux compagnies font consciencieusement leur devoir et je sais qu'un bon nombre de ces employés consciencieux ont été peinés d'entendre les reproches que l'on faisait au sujet du service par la faute de quelques-uns de leurs supérieurs qui ne font pas leur devoir. Il n'y a rien dans cette résolution demandant la suppression du réseau de chemin de fer ou de la compagnie de navigation parce qu'un cancer y a été découvert. Certaines personnes, dans l'enceinte du parlement et au dehors semblent avoir en cette occasion placé temporairement le culte des héros au-dessus du raisonnement. Elles semblent satisfaites de voir apparaître l'ombre d'un dieu inconnu—qui n'a pour ma part rien du surhomme—que beaucoup adorent aveuglément. Ces adorateurs de héros me permettront-ils de leur montrer le danger qu'ils font courir à leur idole d'un instant. Je leur rappellerai l'histoire bien connue d'Hérode du temps jadis qui avait la parole si facile et si persuasive que ceux qui l'écoutaient finirent par se dire: "Ce n'est sûrement pas la voix d'un homme, mais celle d'un dieu." Ils furent cependant terriblement punis par la suite d'avoir accordé à un homme les applaudissements dus à son Créateur et l'histoire nous dit qu'Hérode, rongé par la vermine et la pourriture, eut une fin des plus misérables. Que cette histoire serve de leçon à ceux qui sont aveuglés par les qualités imaginaires d'une idole de l'heure au point d'attribuer à son génie l'amélioration qui s'est produite dans les finances du réseau alors qu'on en trouve l'explication toute naturelle dans la fusion du Grand-Tronc et des Chemins de fer nationaux!

La résolution qui est actuellement devant la Chambre comprend trois points principaux, mais, dans chaque cas, la figure dominante est le président du bureau de direction des Chemins de fer nationaux. Le monsieur qui se trouve ainsi placé en pleine lumière est étranger à la vie publique du Canada; il a été amené ici par le gouvernement actuel et grassement rémunéré aux frais du peuple canadien pour surveiller ses intérêts et ses institutions nationales. Cette résolution, si je comprends bien, l'accuse, lui ou ses collaborateurs immédiats agissant sans aucune réprimande de sa part, d'avoir trahi la confiance que le peuple canadien avait mise en lui et d'avoir sacrifié ses intérêts. Il y a l'incident de l'Hôtel Scribe, à la suite duquel plusieurs millions de dollars de notre argent ont été placés aveuglément à l'étranger sur la recommandation d'une aventurier anonyme qui était dans les bonnes grâces du président. En ce qui concerne cet incident, nous avons la parole du ministre des Chemins de fer à l'effet qu'il a été trompé et trahi par le président du réseau en ce sens qu'il n'a eu aucune connaissance de la transaction. Il est vrai qu'il semble y avoir entre ces messieurs des contradictions qui ne font honneur ni à l'un ni à l'autre, mais c'est précisément ce qui prouve le besoin d'une enquête sur les circonstances qui ont placé le pays entre les mains d'un Aronovici dont nous n'avons pu nous débarrasser qu'en lui payant une rançon princière. Notre attention se porte ensuite sur l'affaire de la Home Bank, institution en banqueroute dans laquelle un million de dollars de l'argent du peuple canadien ont été placés, puis retirés à la demande du président du réseau auquel cet argent avait été confié. Là encore il y a eu supercherie puisque le chef des Chemins de fer nationaux a contribué à falsifier l'actif de la banque dans le rapport mensuel au département des finances afin que son ami le ministre des Finances eut les mains liées et qu'on ne fît rien pour empêcher le public canadien de continuer à faire des dépôts ou acheter les actions de cette institution dont les jours étaient comptés. C'est le devoir du Sénat de faire une enquête pour savoir combien d'argent pris sur les fonds des chemins de fer nationaux a été manipulé de la sorte et placé dans des transactions aussi louches

que celle-ci. Nous avons ensuite les déclarations concernant les actes de canaillerie organisée commis dans l'administration du réseau de chemin de fer et de la compagnie de navigation, avec les preuves que le président a accordé sa protection aux coupables en intervenant dans l'enquête instituée par ses subordonnés.

Il y a six semaines que j'ai dénoncé ces actes de canaillerie organisée, et provoqué la résolution qui figure actuellement au feuilleton. Depuis ce temps-là, j'ai reçu nombre de lettres à ce sujet et la grande majorité était en faveur d'un balayage en règle. Elles ne venaient pas seulement de la Colombie-Anglaise, au nom de laquelle j'ai uniquement parlé parce que je connais personnellement les faits qui se sont passés dans cette province, mais de tout le Dominion, d'Halifax à Prince-Rupert. Je n'ai eu que deux lettres dans le sens opposé, ces deux lettres provenant d'associations de marchands de bois de la Colombie-Anglaise qui mettaient en doute les droits du parlement à exprimer une opinion au sujet de plaintes sur lesquelles ces mêmes marchands de bois se sont empressés de se prononcer et qu'ils ont déclarés sans fondement. Je puis dire que les plaintes concernant les transactions dans le bois n'ont pas été portées par moi, ni par aucun autre membre du parlement, mais par le département des enquêtes des Chemins de fer nationaux qui a obtenu ces renseignements à la suite de démarches faites sur l'ordre direct du président. Celui qui a fait ce rapport a laissé entendre à ce moment-là que l'agent des achats mentionné dans le rapport serait en mesure de se procurer des preuves contradictoires comme celles que nous avons actuellement devant nous. Ces contradictions constituent en elle-mêmes une raison suffisante pour qu'une enquête impartiale soit ordonnée. En opposition à ces résolutions des associations de marchands de bois, j'ai reçu de nombreuses lettres dont je vais citer des extraits, sans cependant dévoiler le nom de leurs auteurs que je tiens malgré tout à la disposition des personnes autorisées. Voici ce que disent ces lettres:

Vancouver: Je suis heureux de voir que vous faites un effort sincère pour démêler le gâchis épouvantable qui existe dans la Marine marchande du Gouvernement canadien.

New-Westinster: Vous pouvez compter sur vos amis les marchands de bois pour vous aider dans toute enquête qui sera instituée.

Prince Rupert: Pendant que vous y êtes n'oubliez pas de mentionner la méthode d'octroi des contrats pour les traverses et les poteaux. Spécialement les traverses provenant de la Compagnie Blank qui ont été refusées par le premier inspecteur.

Belleville: Les conditions dont vous parlez n'existent pas seulement dans la Colombie-Anglaise, mais tout le long de la ligne. En ce qui concerne Belleville, je pourrai vous citer de nombreuses irrégularités commises par les employés haut placés.

Montréal: Une enquête vous montrera pourquoi les déficits sont si élevés.

Newcastle, N.-B.: Pots-de-vin et brigandage en rapport avec les affaires de créosote. . . . traverses en bois dur. . . . favoritisme secret et privilèges spéciaux.

Québec: Un contremaître des usines de St-Malo vole du matériel de chemin de fer depuis dix ans. Il a été découvert l'automne dernier et arrêté, mais pour certaines raisons mystérieuses, l'accusation a été retirée et il est encore à son poste. Trois autres employés qui avaient à cœur l'intérêt de la compagnie et qui ont aidé la police à trouver le coupable ont été punis. Deux ont été congédiés et le salaire du troisième a été diminué de $20 par mois. Les plus hauts fonctionnaires du réseau sont au courant de ces faits, mais ils n'ont encore rien fait pour y remédier.

Halifax: La façon dont la Marine marchande du gouvernement canadien est administrée est une vraie farce et une tragédie financière (les détails suivent).

L'honorable M. ROCHE: L'honorable sénateur pourrait-il me dire par qui a été envoyé le télégramme d'Halifax?

L'honorable M. TAYLOR: J'ai dit que je ne dévoilerai pas ces noms pour le moment. Ce n'est que juste. Presque toutes ces personnes ont peur que les déclarations qu'elles font puissent leur porter préjudice dans les relations commerciales qu'elles peuvent avoir avec les Chemins de fer nationaux. J'ai les originaux. Je mets toutes les lettres dont j'ai cité des extraits à la disposition de n'importe quel comité de cette Chambre ou de toute personne autorisée à qui je les remettrai comme elles m'ont été remises à moi-même. Je puis assurer l'honorable sénateur qu'elles sont toutes dûment signées et qu'elles me paraissent authentiques.

Toronto: Je pense que vous n'avez encore atteint que la surface. J'ai donné des preuves à Sir Henry Thornton, mais il n'a rien voulu faire. Je crois que c'est du département des achats que vient surtout le coulage.

Montréal: Permettez-moi de vous dire combien m'ont intéressé les accusations que vous avez portées contre l'administration des Chemins de fer nationaux et le fait qu'une commission d'enquête va peut-être être nommée; je vous demande bien respectueusement d'inclure dans cette enquête la division Est (Montréal) car vous vous apercevrez que les conditions y sont pires que sur la côte.

Je dois dire que je ne connais personnellement aucun de ces messieurs. Plusieurs d'entre eux se recommandent cependant de personnes que je connais très bien. J'ai pris des informations au sujet de ces recommandations dans trois ou quatre cas au moins et j'ai constaté qu'il s'agissait de personnes auxquelles on pouvait raisonnablement se fier.

En opposition, nous avons le remarquable document présenté sous le nom de "Rapport de R. H. M. Temple", contenant des milliers de pages de témoignages non assermentés et non signés. La Chambre connaît déjà dans

quelles conditions ce fonctionnaire du bureau légal des Chemins de fer nationaux a été chargé d'appliquer un anesthétique sur les accusations de canaillerie que, sur la foi de preuves assermentées qui m'avaient été remises, j'ai déposé devant le président. Ces accusations avaient été portées à la connaissance du bureau des détectives pour être vérifiées selon leur méthode habituelle, comme l'exigeait la nature criminelle des faits sur lesquels elles portaient, mais à une certaine phase de l'enquête lorsque les personnes incriminées s'aperçurent que la police était mêlée à cette affaire, elles obtinrent du président l'ordre de cesser toutes démarches. Lorsque je mis sir Henry Thornton au défi de prouver le contraire, il m'écrivit que son vice-président et conseiller général l'avait avisé "d'arrêter l'enquête qui ne donnerait rien de bon". Mis en demeure de donner la raison de cette inaction singulière, le président commit un grossier libelle contre un excellent officier qui, après quarante ans de loyaux services sur les mers, fut accusé d'avoir perdu en une année son honorabilité et ses titres au service de la Marine marchande du Gouvernement canadien. Mis encore au défi de prouver le bien-fondé de cette pauvre excuse et en face de la menace que si les torts causés n'étaient pas réparés, toute l'affaire serait soumise au parlement, sir Henry Thornton annonça enfin qu'une enquête allait être faite par M. Temple qui comme je l'ai dit, est fonctionnaire du bureau légal et conseil régional à Winnipeg. Dans l'intervalle, le chef du bureau légal avait déclaré comme "sans fondement aucun" les accusations sur lesquelles son infortuné subordonné était chargé de faire une enquête.

C'est alors que les détectives abandonnèrent leur enquête—je n'ai pu découvrir pour quelle raison—et l'arrivée de M. Temple à Vancouver fut annoncée aux accusés mais pas au public. Ce qu'il y a d'extraordinaire c'est que la partie de l'enquête générale dans laquelle j'étais intéressée et qui avait trait aux accusations portées par moi au nom des pauvres citoyens qui m'avaient demandé d'intervenir pour eux en ma qualité d'homme public, fut remise jusqu'à l'époque de l'ouverture de la session parlementaire, alors que dans le cours ordinaire des choses je devais être à Ottawa pendant que l'enquête se poursuivait à Vancouver. Sir Henry Thornton m'avait promis une enquête au mois de novembre; il ne tint pas cette promesse et la date fut retardée au 26 février. Le Parlement devait se réunir le 28 du même mois, mais cela ne m'empêcha pas de rester chez moi en attendant l'enquête. Le 13 du mois de mars, je télégraphiai comme suit à M. Temple, qui était encore à Winnipeg:

Il est indispensable que j'assiste à l'enquête si celle-ci porte sur les points que j'ai soulevés. Je dois partir pour Ottawa le 27 afin d'assister à l'ouverture du Sénat après les vacances actuelles.

Et de nouveau le 14 mars:

Si je dois plaider la cause à Vancouver au lieu d'Ottawa, il est indispensable que j'aie le temps de prendre connaissance et d'étudier les déclarations faites soit comme explications soit comme défense, et cela va me prendre plusieurs jours.

M. Temple ne put malheureusement commencer à entendre les témoignages avant l'après-midi du 27 mars, le jour de mon départ pour Ottawa, et tout ce qui me restait à faire était de retarder mon voyage d'une journée, ce qui me permettait aussi d'assister pendant environ deux heures à la séance du 28. Dans l'intervalle, j'avais essayé de hâter l'ouverture de l'enquête en énumérant dans une série de déclarations écrites les faits qui avaient été portés à ma connaissance durant l'été précédent.

Temple m'a été recommandé comme un excellent avocat d'une réputation irréprochable; il a été chargé de faire enquête sur "toutes ces accusations, et récriminations et cette agitation générale" qui font peser sur tous les fonctionnaires du premier au dernier le poids de tous les crimes possibles.

Voilà ce que sir Henry Thornton disait dans sa lettre—que son commissaire allait faire une enquête minutieuse. Jugez de ma surprise lorsqu'après avoir assisté au commencement de l'enquête le 27 mars, j'appris un mois plus tard à Ottawa que M. Temple s'en tenait dans son enquête aux faits et détails que je lui avais soumis. Dans une entrevue qu'il avait eue avec moi à New-Westminster, M. Temple avait eu connaissance de la petite part que j'avais prise à cette affaire; il savait que je n'avais eu d'autres informations que celles qu'on m'avait apportées, sans que je les réclame, dans mon propre bureau; qu'en dehors cela, je n'avais cherché à me procurer aucune information; que je lui remettais simplement des documents contenant des faits qui avaient été portés à ma connaissance en ma qualité d'homme public. J'ai donné aux détectives qui sont venus me voir—au chef du service et à ses assistants, non seulement tous les documents et mémoires que j'avais en ma possession mais à leur demande, je leur ai expliqué la nature de toutes les informations qui m'avaient été fournies et leur ai même donné mon opinion sur la façon de procéder et sur les motifs qui avaient pu pousser les personnes incriminées. Il était bien entendu avec ces détectives que ces renseignements étaient confidentiels, qu'ils ne constituaient pas des preuves, mais que je les leur donnais simplement comme un homme qui donne son opinion à la police ou à son avocat lorsqu'il se met à parler d'affaires avec lui. Lors de ma première entrevue avec M. Hesketh, l'assis-

tant de M. Page, il me fit parfaitement comprendre qu'il désirait que je lui fis toutes les suggestions possibles de façon que ses détectives puissent suivre une autre piste si l'une venait à manquer; il était bien entendu entre M. Hesketh et moi que les suggestions que je lui faisais ne devaient pas être considérées comme des preuves mais simplement comme des renseignements confidentiels donnés par un citoyen à un détective pour permettre à ce dernier de suivre une piste. Je ne me souviens pas avoir posé de telles conditions à M. Page ni à son assistant à New-Westminster. Je ne le jugeai pas nécessaire. M. Hesketh avait mis à ma disposition la police des Chemins de fer nationaux. Jugez de ma surprise en voyant dans ce rapport de M. Temple qu'il a inséré dans le dossier ce qu'il prétend être les informations que j'ai fournies à M. Page, le chef du service, et dont celui-ci dit avoir pris note. Je n'ai pas ces informations devant moi, mais M. Page n'est pas un sténographe et, malgré tout le respect que j'ai pour lui comme officier de police, il n'est pas le genre d'homme auquel un membre de cette Chambre peut se fier pour prendre note d'une conversation rapide. Je ne mentionne cet incident que pour montrer la nature vraiment étrange de la mission que l'on a confiée à M. Temple.

M. Temple, cet employé des départements incriminés, nous a soumis il y a environ deux semaines, la preuve de la défense. Cette preuve est contenue dans une brochure d'une centaine de pages réservées aux explications sur les dénonciations Boyd et dans une autre plus petite canonisant l'agent des achats dont j'ai exposé, en passant, les peccadilles. Le seul nom qui figure sur ces brochures est celui de M. Temple auquel on pourrait bien appliquer le titre de "La voix de son maître". On peut supposer aussi que la publication de ce document a été faite sur ordre, puisque la date qu'il porte est postérieure d'un mois à la fin de la soi-disante enquête, et que ce mois-là a permis de communiquer les faits qui incriminaient les administrateurs des chemins de fer nationaux et de recevoir des instructions des quartiers généraux pour la suppression de la vérité, ce par quoi brillent surtout ces documents. Il est impossible de croire qu'il n'y a pas eu dans l'intervalle un échange de correspondance entre M. Temple et son chef, mais le fait qu'on n'en trouve pas trace et que le document ne contient aucune copie des instructions originales porte à croire que la mission Temple avait pour but de cacher certaines choses plutôt que de les dévoiler. Le rapport imprimé ne contient aucun des témoignages si significatifs et si désastreux pour la cause que M. Temple a épousée et cette omission doit être considérée comme faite de propos délibéré et à bon escient—comme une tentative délibérée faite dans le but d'induire en erreur le parlement du Canada dont les membres ont reçu le dossier. Je vais donner plusieurs exemples de cette falsification par omission et pour plus de facilité je me baserai sur les conclusions ou "Sommaire" à la page 96 du rapport Boyd.

Je vais prendre d'abord les paragraphes qui ont trait aux dommages subis par le navire *Canadian Farmer*, soi-disant après que celui-ci eût touché et franchi le haut d'un rocher le 18 juin. Ce sont les paragraphes 3 et 4 qui se lisent comme suit:

(3) Quand au gros compte de réparations, j'ai eu la preuve que ceux qui ont examiné le navire avaient fait leur devoir honnêtement et ont constaté que les avaries étaient bien conformes au cahier des charges; qu'ils n'ont pas reçu de pots-de-vin, de commissions, de pourcentage ou de rémunération personnelle et que la compagnie de la cale-sèche n'a jamais songé à les corrompre. Que le montant réclamé par la compagnie de la cale-sèche était raisonnable pour le travail exécuté.

(4) Que pour les raisons ci-dessus et d'après tous les témoignages entendus, il n'y a pas eu fraude ni tentative de fraude au détriment des assureurs.

Commençons au début et tâchons de découvrir, si nous le pouvons, quels étaient les experts. Il n'y a pas de doute que Thos. Louden, le surintendant des travaux mécaniques de la Marine marchande du Gouvernement canadien a été l'âme dirigeante de l'inspection, comme représentant des propriétaires; l'expert de classification était, au début, M. W. A. Wallace, dont le rôle, comme il l'admet, consistait à s'assurer que tout ce qui était nécessaire pour remettre le navire en parfait état, figurait bien sur le compte des réparations. En ce qui concerne les réclamations frauduleuses faites aux compagnies d'assurance intéressées, celui qui avait naturellement le dernier mot à dire était le représentant de ces compagnies. On prétend que le capitaine E. McCoskrie, gardien de port à Prince-Rupert, avait été nommé comme tel avant l'arrivée du *Canadian Farmer* et avait assisté à toute l'affaire en cette qualité. Le capitaine Boyd nie toutefois énergiquement que McCoskrie ait agi comme représentant des compagnies, et la correspondance montre que le capitaine Boyd ne pensait nullement, lorsqu'il était à Prince-Rupert, que le capitaine McCoskrie remplissait officiellement de telles fonctions. M. Temple lui-même a eu de la difficulté à savoir si le capitaine McCoskrie avait réellement participé à cette affaire parce que (page 1450) M. Temple s'écrie tout étonné: Croyez-vous qu'il était en mesure de faire une inspection—ce vieillard? Le capitaine a environ 75 ans et n'est pas très vigoureux. Il est évident que M. Temple le considérait

comme incapable de remplir un tel poste, et lorsque l'on trouve dans le document non seulement une telle expression dans la bouche de M. Temple mais aussi l'omission du nom du capitaine McCoskrie de la liste des signatures apposées aux documents indispensables à la cause, on peut croire le capitaine Boyd lorsqu'il dit que le nom du capitaine McCoskrie comme participant à cette affaire n'a été ajouté qu'après-coup. C'est ainsi que les "Devis pour réparations et renouvellements" remis par M. Temple comme pièces au dossier, ne contiennent pas le nom du capitaine McCoskrie comme représentant des compagnies d'assurance, mais bien celui de M. A. Wallace, tandis que l'inspecteur des navires à vapeur Manthrop est inscrit comme l'expert de classification.

Le document officiel dont je parle a été mis au dossier par M. Temple sous le n° 20 et était censé avoir été envoyé à M. Thos. Louden, surintendant des travaux mécaniques à Vancouver, par M. J. R. Abraham, ingénieur en chef auquel Louden avait confié la direction des travaux à exécuter sur le *Farmer*. Ce document représente les vues d'Abraham sur la situation et il y est dit que le capitaine McCoskrie n'a joué aucun rôle dans cette affaire. Il indique, comme je l'ai dit, M. A. Wallace comme le représentant des compagnies d'assurance, M. Manthrop comme expert de classification. M. Louden comme représentant des propriétaires, M. Abraham ayant signé pour eux tous. "C'est une copie du cahier des charges, M. le commissaire," M. Louden a dit (p. 845),—"et il avait devant lui les remarques de l'ingénieur en chef sur les travaux exécutés,"—M. Louden dit qu'il n'a rien remarqué d'anormal dans ce document,—et, somme toute, était-il anormal?—pas plus que M. Temple, malgré tout ce qu'il avait entendu dire au sujet de McCoskrie; ce fut le capitaine Boyd qui souleva un des points curieux de ce rapport:

Capitaine Boyd:—Q. Wallace de la British Corporation était là, n'est-ce pas?

M. Louden: R. Oui.

Q. Représente-t-il des assureurs?

R. C'est une faute typographique; une faute de composition. Je n'ai pas signé cela, capitaine.

Q. Le nom de McCoskrie n'y apparaît pas du tout.

R. Laissez-moi regarder. Cela ne vient pas de moi; ce document a été préparé par Abraham, le chef mécanicien. Il n'a pas été fait par moi, capitaine Boyd.

M. Temple: Il a commis une erreur alors.

M. Louden: Oui, il a commis une erreur.

L'honorable M. BENNETT: Qui est cet Abraham? Est-ce le chef mécanicien de la cale-sèche?

L'honorable M. TAYLOR: C'est le chef mécanicien du vapeur *Canadian Farmer*. Lorsque M. Louden quitta Prince Rupert vers le troisième jour après que le navire y fut arrivé, il mit à sa place son chef mécanicien M. Abraham et le chargea de signer ce document lorsque les travaux seraient terminés —ce qui fut une grosse erreur. Je dois dire que par suite des doutes qui se sont élevés au sujet de la part prise par McCoskrie dans cette affaire, il est étrange qu'Abraham ait ignoré ou oublié la personne qui était la plus intéressée dans les réparations qu'il exécutait.

Supposons pour un instant, que le capitaine McCoskrie fût sur les lieux et que ce fût lui qui examina le navire afin de pouvoir donner une idée exacte des avaries subies; il me semble que c'était un témoin plutôt gênant. On en a la preuve dans le rapport d'inspection soi-disant signé par le capitaine McCoskrie, mais dont la copie, insérée au dossier montre que c'est M. Wallace plutôt que le capitaine McCoskrie qui était l'expert des assureurs pour la pose de la plaque de quille n° 1 "sur une largeur de cinq couples." Lorsque le capitaine McCoskrie comparut devant M. Temple, on le questionna à ce sujet et l'on trouve à la page 9177 ce qu'il répondit: "Il ne semblait pas y avoir eu beaucoup de rivetage sur cette plaque. Il y en avait cependant un peu" et l'interrogatoire continue:

Q. A l'exception de quelques rivets qui ne tenaient plus pouvait-on voir que cette plaque avait été endommagée?

R. Non. J'ai cru que cette avarie avait été causée par les chaînes de l'ancre. . . . Je l'ai cru tout d'abord. . . . Très peu de dommages; plutôt des rivets rouillés qu'autre chose.

Souvenez-vous qu'il est dit dans le rapport Temple que les experts—y compris McCoskrie—"ont fait honnêtement leur devoir". Et cependant, avec la soi-disant sanction du capitaine McCoskrie, la Marine marchande du Gouvernement canadien a laissé la compagnie de la cale-sèche réclamer $700 ou $800 pour remplacer ces quelques rivets rouillés et a, d'un autre côté, réclamé ces $700 ou $800 de la compagnie d'assurance qu'il était chargé de protéger. La Marine marchande du Gouvernement canadien savait-elle que cette réclamation était frauduleuse? Je prétends que oui et j'en prends à témoin le protégé de M. Temple, l'immaculé capitaine Edgecombe, qui a rendu témoignage sous serment devant le commissaire des naufrages en ces termes (p. 291): "Je ne crois pas que la proue ait été endommagée le 18 juin". Cependant la compagnie maritime prétend que les dommages à la plaque n° 1, dont je viens de parler, datent du 18 juillet, et elle a obtenu de tous les experts, en faussant les faits et en trompant les compagnies d'assurance, des certificats à cet effet.

Je ne me rappelle plus si j'ai donné la liste de tous les experts intéressés dans cette affaire. Au cas où j'aurais involontairement omis de le faire, je vais donner cette liste maintenant et dire quelle part ils ont prise dans l'inspection parce que, comme je l'ai déjà dit, ils ont tous engagé leur parole au sujet des avaries et des réparations à la plaque n° 1. Le navire a été examiné en cale-sèche les 19 et 20 août.

L'honorable M. CASGRAIN: De quelle année?

L'honorable M. TAYLOR: 1922. Il est resté en cale-sèche jusqu'au 27 août, M. Louden partit pour Vancouver par affaires, prétend-il, le 23 août, avant qu'aucune de ces réparations n'ait été faite. Il laissa comme son représentant M. Abraham, le chef mécanicien, qui devait signer pour lui. L'expert suivant était M. Wallace, un expert de classification. Celui-ci partit pour Vancouver le 20 août, le jour même où l'examen fut fait, un dimanche, alors que les travaux n'avaient pas encore été commencés. On n'avait pas encore touché au navire lors du départ de M. Wallace. Celui-ci laissa pour le représenter, pour signer pour lui, M. Manthrop, un inspecteur fédéral des navires à vapeur. M. Manthrop, dans son témoignage dit qu'il termina son ouvrage le 23 août et partit à cette date pour Victoria. Louden était donc parti, Wallace aussi, Manthrop aussi; en fait d'experts il ne restait donc officiellement que M. McCoskrie—si toutefois il avait quelque chose à faire là-dedans—et Abraham, le chef mécanicien du navire, qui représentait Louden et qui ne savait évidemment pas que McCoskrie avait le moindre rapport avec les travaux.

La réclamation suivante, comme avaries à la coque, porte sur la 10ème plaque "plus ou moins endommagée sur une largeur de six couples". D'un autre côté Edgecombe, dans son témoignage devant Temple dit que cette plaque porte seulement la trace d'un renflement. Ce témoignage est corroboré par le capitaine Duncan McKenzie, un des pilotes de la Marine marchande du Gouvernement canadien qui, en plus d'être un marin accompli, a eu en sa possession et a dirigé des navires du type *Farmer*. Le capitaine McKenzie a donné le résultat de son examen de la coque et a exprimé sa surprise du peu de dommages qu'il avait constaté. Le document dit ce qui suit (p. 1463):

Q. C'est tout le dommage que vous avez vu à cet endroit.

R. Oui, cette coche.

Q. Croyez-vous qu'il ait touché autre part?—R. Non, il semblait n'y avoir eu qu'un choc.

Il s'agit de la plaque qui a été enlevée, au coût de plus de $1,000, bien qu'elle ait été trouvée parfaitement étanche lorsque le navire eût été mis en cale-sèche, elle prenait tellement l'eau à la fin qu'il fallut emporter douze sacs de ciment de Prince-Rupert pour boucher la fissure à la première occasion. Les officiers de la Marine marchande du Gouvernement nient, dans leurs témoignages, que cette fissure ait existé, mais il y a des preuves irréfutables que douze sacs de ciment ont été emportés et le capitaine McKenzie dit en parlant de la plaque 10 (p. 1471):

Nous avons quitté la cale-sèche dimanche matin. Ils étaient encore occupés à cimenter la plaque.

Q. Et l'eau sortait par le fond?—R. Oui.

M. Temple: Est-ce que l'eau sortait par le fond?—R. J'ai remarqué qu'ils manquaient de ciment et qu'il leur en fallait encore douze sacs pour finir le travail . . . . ils ont discuté cela pendant au moins trois ou quatre heures dimanche matin.

Malgré tout cela, le capitaine McCoskrie a signé un certificat, il ne peut pas dire le jour, mais il porte la date du dimanche matin en question—à l'effet qu'il était satisfait de la façon dont les réparations avaient été faites. M. Temple se garde bien de dire un mot de cette mauvaise foi évidente et il prétend que le capitaine McCoskrie et les autres experts ont fait "honnêtement leur devoir". Les autres fameux experts, Wallace, Manthrop et Louden avaient quitté Prince-Rupert bien avant l'achèvement des travaux.

Le troisième item des dommages à la coque est: "A bâbord—Dans "A" virure de revêtement extérieur comme support de tôles de quille".

La compagnie de la cale-sèche a reçu pour cela quelque chose comme $500 et un montant égal a été réclamé à la compagnie d'assurance. A l'encontre de cette réclamation nous avons cependant le témoignage du capitaine McKenzie à l'effet qu'il n'a constaté, lorsqu'il a examiné le navire, aucun dommage à cette plaque. Il y a aussi l'aveu du capitaine Edgecombe, à la page 790, que cette plaque n° 11 n'a été remplacée qu'à un endroit, tandis que les devis portent faussement qu'elle l'a été sur une largeur de cinq couples. Ce qui n'a pas empêché les experts, dont un était présent et les trois autres absents d'avoir fait "honnêtement leur devoir" et de constater que les réparations pour lesquelles on avait payé ont été faites "sur une largeur de cinq couples". Etaient-ils si sûrs que cela que leur présence n'était pas nécessaire?

L'honorable M. PARDEE: L'honorable sénateur pourrait-il me dire si la compagnie d'assurance a payé pour tout cela?

L'honorable M. TAYLOR: Voilà où est le mystère. Toutes les fois que j'ai demandé

combien les compagnies d'assurance avaient versé là-dessus et si elles n'ont rien versé, quel est le montant en litige, on m'a répondu invariablement: "Elles n'ont rien payé et elles ne contestent rien." Je suis sous l'impression que M. Temple a posé la même question mais comme je n'ai pas sous la main le numéro de la page, j'aime mieux ne rien citer. Je me souviens de l'avoir lu, mais je ne puis l'affirmer sans donner le numéro de la page. Toutefois, M. Temple a demandé si elles avaient payé et on lui a répondu "Non, elles n'ont encore rien payé". D'après ce que je peux voir, les compagnies d'assurance n'ont donc pas encore payé, bien qu'il y ait vingt mois de cela et la compagnie maritime ne veut pas admettre qu'elles ont contesté cette réclamation; elle se contente de dire qu'elles n'ont pas payé. La question du montant payé en assurances vient donc bien à point.

L'honorable M. PARDEE: Comme question de fait, personne n'a rien retiré. Si les compagnies d'assurance n'ont pas payé et que la réclamation a été faite, on n'est pas plus avancé; est-ce exact?

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable sénateur est un avocat d'expérience; je ne le suis pas; je ne suis qu'un simple civil, mais j'ai entendu parler de tentatives d'obtention d'argent sous de faux prétextes et je n'ai jamais entendu dire que le fait de n'avoir pas pu obtenir cet argent fut une bonne excuse à présenter en cour de police.

L'honorable M. PARDEE: Mon idée est que les compagnies d'assurance ne contestent pas cette réclamation.

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable sénateur dit que c'est son idée.

L'honorable M. PARDEE: Oui.

L'honorable M. TAYLOR: Il n'y a que les officiers de la marine marchande qui prétendent qu'elles ne la contestent pas, et je dois ajouter que toutes les réponses que j'ai reçues de cette compagnie sur des sujets que je connais personnellement, étaient inexactes; de sorte que leur réponse disant que la compagnie n'a pas contesté cette réclamation me laisse froid.

L'honorable M. PARDEE: Les compagnies d'assurance ont-elles informé elles-mêmes l'honorable sénateur qu'elles avaient le moindrement contesté le montant réclamé?

L'honorable M. TAYLOR: Je ne prétends pas cela; je ne suis pas un détective.

L'honorable M. ROCHE: L'honorable sénateur pourrait-il nous dire dans quelle compagnie ce navire était assuré? Etait-ce dans les Lloyds anglais?

L'honorable M. TAYLOR: Ce n'est pas dans les Lloyds anglais. La Marine marchande du gouvernement canadien nous a donné le nom de cette compagnie dans son rapport de l'année dernière. J'oublie le nom mais je sais que toutes ses affaires pour les navires de la côte du Pacifique passent par le bureau de San Francisco. On dit que la Marine marchande du gouvernement canadien assure elle-même aujourd'hui ses navires, ce qui expliquerait pourquoi la compagnie d'assurance s'est enfin décidée à ne pas payer cette réclamation.

Le quatrième item des avaries à la coque réclamées à la suite de l'accident du 18 juin et réclamées à la compagnie d'assurance est: A tribord, première longueur de la quille de roulis plus ou moins tordue sur une largeur de cinq couples. Le coût de cette réparation s'est élevé à environ $300. Le capitaine Boyd a juré que c'était une vieille avarie qui était parfaitement visible lorsque le navire avait été mis en cale-sèche auparavant mais qu'on n'avait pas jugé nécessaire de réparer à ce moment-là; pour corroborer ses dires, nous avons le témoignage suivant du surintendant Louden à la page 867:

M. Temple: Attribuez-vous à l'accident du 18 juin l'avarie que vous avez constatée à la quille.

M. Louden: C'est une question difficile à répondre, monsieur le commissaire.

Ce qu'il voulait dire par là est qu'il savait parfaitement que la quille de roulis n'avait pas pu être abîmée de la sorte dans l'accident du 18 juin et que c'était lui qui avait forcé les autres experts à accepter cet item. Voici les explications qu'il en donne, toujours à la page 867:

Lorsque nous faisons une inspection, monsieur le commissaire, nous ne sommes pas censés trouver où toutes ces avaries ont été subies. C'était la partie inférieure de la coque du navire qui était endommagée et, faute de preuve au sujet de la date de l'accident où cette avarie a été subie, nous la mettons sur le compte de celui dont nous avons connaissance.

Nous avons aussi la déclaration du surintendant Tedford à l'effet que c'est l'accumulation de dommages comme celui-ci attribués à l'accident du mois de juin qui a coûté au capitaine Boyd son brevet. Autrement dit, ces experts ont tout mis ensemble en se disant: "Si ce n'est pas cette fois que la navire a subi ces avaries, c'est une autre fois; nous allons, toutefois, les mettre sur le compte de cet accident". Ils télégraphient à Montréal qu'ils ont constaté ces terribles avaries et Montréal, sans faire aucune enquête, donne

l'ordre par dépêche de congédier le capitaine Boyd à cause de l'existence de ces avaries censées avoir été causées par l'accident du 18 juin, et soigneusement cachées jusque-là. Y a-t-il un honorable sénateur qui y trouve quelque chose à redire?

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais que le capitaine Boyd avait été congédié pour toute une série d'accidents plus ou moins graves.

L'honorable M. TAYLOR: C'est ce que prétend la lettre qui a été envoyée au capitaine Boyd, mais malheureusement, comme pour la plupart des déclarations faites par les officiers de la Marine marchande du gouvernement canadien, ce n'était pas le cas. Cela faisait simplement leur affaire. La raison pour laquelle je dis que ce n'est pas le cas est que j'ai ici les déclarations du capitaine Tedford en personne.

Il faut pour chaque dommage réclamé qu'une entrée soit faite dans le livre de bord et on ne pouvait pas faire une entrée honnête au sujet de cette quille de roulis. Cet item se trouve donc couvert par la fausse addition faite aux entrées réelles du jour, à l'effet que trois chocs bien distincts ont été ressentis—probablement un à l'avant pour expliquer l'avarie à la plaque n° 1; l'autre au centre pour expliquer celle de la quille de roulis et l'autre à l'arrière où seul le navire a touché et où un choc s'est réellement produit.

L'honorable M. DANDURAND: Cela ferait trois coups?

L'honorable M. TAYLOR: Oui.

L'honorable M. PARDEE: Qui a inscrit cela dans le livre de loch?

L'honorable M. TAYLOR: C'est le livre de loch de l'ingénieur en chef.

L'honorable M. PARDEE: Etait-ce le navire du capitaine Boyd?

L'honorable M. TAYLOR: Oui, c'était le navire du capitaine Boyd.

L'honorable M. PARDEE: Il en avait le commandement?

L'honorable M. TAYLOR: Oui.

L'honorable M. PARDEE: Continuez.

L'honorable M. TAYLOR: Et puis?

L'honorable M. PARDEE: Continuez.

L'honorable M. TAYLOR: Le capitaine Boyd en avait le commandement. L'honorable sénateur n'est peut-être pas très au courant de ce qui touche à la navigation. Je vais lui apprendre quelque chose.

L'honorable M. PARDEE: J'en connais peut-être plus long que l'honorable sénateur.

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable sénateur dit qu'il en connaît plus long que moi sur les questions maritimes; il va donc pouvoir pleinement apprécier ce que je vais lui dire au sujet de ces trois chocs.

L'honorable M. PARDEE: Continuez.

L'honorable M. TAYLOR: Le choc dont nous avons connaissance et qui a certainement existé s'est produit à 14 pieds de l'étambot. C'est là qu'était la marque. Le *Farmer* est un navire de 251 pieds de longueur. Il tirait en cette occasion 14 pieds d'eau à l'avant et 19 pieds à l'arrière. Lorsqu'il a frappé vraisemblablement, le sommet d'un rocher à 14 pieds au-dessus de la poupe, l'avant du navire était enfoncé dans l'eau de cinq pieds de moins. Comme il n'a pas été question d'autre rocher ou d'autres avaries et que rien n'a été vu à cet endroit, on peut en déduire qu'il n'y avait pas de rocher plus élevé que le sommet de celui qu'il a frappé. La quille de roulis, et l'honorable sénateur étant parfaitement au courant de la façon dont sont construits les navires peut me reprendre si je me trompe—se trouve sur un navire de ce genre à six ou sept pieds au-dessus du plus fort tirant d'eau du navire. C'est pour l'empêcher de rouler. Elle est placée à une assez bonne hauteur sur les flancs du navire. Elle se trouverait donc à six ou sept pieds au-dessus de la quille et, à l'avant où l'avarie a été découverte, il y avait deux pieds de différence dans le tirant d'eau, de sorte que la quille de roulis se trouvait au moins à huit pieds au-dessus du point de contact. Cependant, nous constatons que l'on a inscrit malhonnêtement dans le livre de bord que "trois chocs bien distincts ont été ressentis", un à l'avant à cinq pieds au-dessus du point de contact, un autre sur la quille de roulis à huit pieds au-dessus du point de contact et le troisième au point de contact même.

L'honorable M. CASGRAIN: Que faisait le navire dans ces parages? Comme le dit l'honorable sénateur il est peu probable que le navire ait frappé près de la poupe.

L'honorable M. TAYLOR: C'est pourtant ce qui est arrivé.

L'honorable M. CASGRAIN: Comment a-t-il pu frapper près de la poupe? Il a fallu forcément que l'avant passe auparavant.

L'honorable M. TAYLOR: Comme il avait cinq pieds de moins de tirant d'eau à l'avant, celui-ci a passé sans toucher. Quelque chose

à cinq pieds plus bas peut endommager la poupe. C'est précisément ce qui est arrivé. Il n'y a pas eu trois chocs.

L'honorable M. CASGRAIN: Ah!

L'honorable M. TAYLOR: Mais pour justifier ces trois allégations d'avaries, on a inscrit parmi les autres entrées dans le livre de bord, la fausse entrée au sujet des "trois chocs bien distincts" qui avaient été ressentis.

Nous ne nous basons pas seulement sur l'impossibilité de tels chocs, mais nous avons le témoignage des membres de l'équipage a l'effet qu'il n'y a pas eu du tout de panique à bord; que l'impression générale était que le navire avait frappé un gros tronc d'arbre, un corps mort. Le commissaire des naufrages a reconnu que le navire n'avait pas frappé un corps mort mais bien le sommet d'un récif. Telle a été l'opinion du commissaire des naufrages et nous devons respecter son opinion, parce que c'est un marin d'expérience qui connaît ces choses-là.

L'honorable M. BELCOURT: L'honorable sénateur me permet-t-il de lui poser une question? Tout ce dont a parlé l'honorable sénateur fera forcément partie de l'enquête si cette Chambre décide qu'une enquête doit avoir lieu. Je ne vois donc pas dans quel but l'honorable sénateur nous raconte tous ces détails qui pourront être discutés et probablement contredits devant le comité. L'honorable sénateur ne doit certainement pas s'attendre à ce que la Chambre se prononce sur ces questions ou rien que sur l'une d'elles, en se basant sur les simples déclarations qu'il nous fait.

L'honorable M. TAYLOR: Pas du tout. L'honorable sénateur a à sa disposition les 2,000 pages de témoignages que je me suis donné la peine de lire. Il peut faire la même chose que moi.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne crois pas que l'honorable sénateur ait répondu a ma question.

L'honorable M. TAYLOR: Je vais y répondre.

L'honorable M. BELCOURT: Peut-être ne me suis-je pas bien fait comprendre?

L'honorable M. TAYLOR: J'ai parfaitement compris la question.

L'honorable M. BELCOURT: Toutes ces assertions devront naturellement faire le sujet d'une enquête par le comité si celui-ci est nommé. Pourquoi alors les faire maintenant?

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable sénateur me permettra-t-il de lui répondre et ensuite de continuer mes remarques?

L'honorable M. BELCOURT: Certainement.

L'honorable M. TAYLOR: Merci. La réponse est que nous sommes au 24 juin.

L'honorable M. CASGRAIN: La Saint-Jean-Baptiste.

L'honorable M. TAYLOR: Qu'il a fallu à M. Temple sept semaines à Vancouver pour faire son enquête et j'ai bien peur que, malgré la motion pour la nomination d'un comité d'enquête, celle-ci n'ait jamais lieu. J'ai dit en commençant que j'appuyais cette motion avec certaines réserves. Voilà une des raisons pour lesquelles j'ai fait ces réserves.

L'honorable M. BELCOURT: L'honorable sénateur admettra alors que dans ce cas, il ne rend pas grand service ou ne fait pas œuvre bien utile en donnant simplement à cette Chambre des détails sur lesquels nous ne pouvons pas nous former d'opinion définie sans qu'une enquête ait lieu.

L'honorable M. TAYLOR: Je considère que c'est une question d'opinion et je me crois en devoir de justifier, comme je l'entends, l'importance que j'ai donnée à ces actes de canaillerie organisée. Ce n'est pas, d'après moi, un mal de rappeler à la Chambre qu'il existe des preuves de haute canaillerie organisée et que nous ne pouvons apprécier ces preuves qu'en en connaissant les détails. L'honorable sénateur est parfaitement au courant du vieux proverbe qui dit: "Pour convaincre un homme il faut lui parler et pour lui parler il faut un prédicateur". Je suis le prédicateur.

L'honorable M. BELCOURT: Mais dans une cour de justice, il ne suffit pas qu'on vous parle, il faut des preuves.

L'honorable M. TAYLOR: Oh, je vous en donnerai des preuves. Nous tenons de la bouche du surintendant Tedford que c'est l'accumulation des dommages de ce genre, résultant soi-disant de l'accident du 18 juin, qui ont coûté son brevet au capitaine Boyd.

L'honorable M. BENNETT: A quelle page cela est-il consigné?

L'honorable M. TAYLOR: Nous avons donc le principe—ou plutôt le manque de principe—qui guide ce fonctionnaire et ses coassociés pour certifier d'une façon formelle que toutes ces avaries proviennent de l'échouement du 18 juin et pour percevoir les assurances sur cette base. On peut en dire autant des deux articles suivants: "Avarie au plancher et couples enfoncés" et "Rivets brisés et calfatage déplacé". Questionné à ce sujet, M. Wallace, un des experts donne froidement à la page 1003 l'explication suivante:

Ce que je veux dire par là est que toutes les fois que vous avez une plaque qui a été redressée, les planchers seront en général légèrement bombés et il faudra en conséquence les remettre en état.

Puis à la page 1004 "On le fait si cela est nécessaire".

De sorte qu'avec un peu d'imagination de le part de ces experts si honnêtes, des milliers de dollars ont peut-être été ajoutés à la note présentée par la compagnie de la cale-sèche et réclamée aux compagnies d'assurance, parce qu'il peut se faire qu'il existe des avaries absolument invisibles qui doivent malgré tout être réparées par des ouvriers qui peuvent très bien ne pas savoir où elles sont. Voilà où nous en sommes avec le témoignage de cet expert, M. Wallace. Dans son rapport, M. Temple n'en dit pas mot: "Le prix demandé par la compagnie de la cale-sèche n'était pas exagéré", qu'il s'agisse de réparer des avaries cachées ou que les avaries réelles soient qualifiées d'invisibles. Les conclusions de ce rapport, comme je l'ai déjà dit, ne sont basées sur aucune preuve, mais d'un autre côté, nous avons le témoignage de l'expert Logan à l'effet que le prix réclamé par la compagnie de la cale-sèche était excessif et que les experts officiels ont certifié le compte sans avoir examiné eux-mêmes les avaries.

L'honorable M. BENNETT: Qui est ce Logan?

L'honorable M. CASGRAIN: Combien a-t-on payé par jour à la compagnie de la cale-sèche?

L'honorable M. TAYLOR: Il n'y avait pas de prix par jour.

L'honorable M. CASGRAIN: A la cale-sèche?

L'honorable M. TAYLOR: Non. La compagnie a reçu $8,500 pour ces soi-disant avaries et le temps que le navire est resté dans la cale-sèche.

L'honorable M. CASGRAIN: A qui appartient cette cale-sèche?

L'honorable M. TAYLOR: Elle opère sous le nom de Prince Rupert Dock Company, et est exploitée sous ce nom par les Chemins de fer nationaux.

L'honorable M. BENNETT: Logan est-il un employé du gouvernement?

L'honorable M. TAYLOR: Logan est un expert officiel d'une grande réputation dans cette partie du pays. Il a été le seul témoin appelé à donner son opinion au sujet du prix réclamé et il a déclaré que le prix était trop élevé.

Tous les détails des avaries à la coque apparaissent dans l'affidavit assermenté de Stanley Mark, ouvrier métallurgiste des chantiers maritimes, affidavit qui fait partie du dossier soumis à M. Temple pour enquête. J'ai donné lecture de cet affidavit au Sénat et il contient un cas *prima facie* de fraude dans le fait qu'un navire a été retenu dans une cale-sèche sans avoir d'avarie à sa coque et qu'on a payé pour des avaries que certains jurent être fictives. Qu'a fait M. Temple en présence de cette déclaration assermentée? A-t-il fait comparaître son auteur devant lui et a-t-il interrogé Stanley Mark? A-t-il fait comparaître les autres ouvriers métallurgistes qui étaient les seuls qui, d'après Mark travaillaient à la cale-sèche, lorsque le *Farmer* y était? Mark a donné les noms et les adresses de ces hommes, et l'on aurait parfaitement pu les faire venir à Victoria d'abord, et à Vancouver ensuite. A toutes ces questions la réponse est négative. Stanley Mark avait donné le nom et l'adresse du contremaître ainsi que ceux des ouvriers, et un des enquêteurs de M. Temple ayant causé avec ce contremaître à Seattle et ayant découvert qu'il pouvait rendre un témoignage favorable aux patrons de M. Temple, il l'amena pour cela d'un pays étranger. Il s'est bien gardé toutefois d'amener un des ouvriers qui avaient travaillé avec Stanley Mark et qui se trouvaient à Vancouver au moment même où Sheppard, le contremaître, rendait son témoignage.

L'honorable M. HAYDON: Quel est l'homme qui a été amené d'un pays étranger?

L'honorable M. TAYLOR: Sheppard.

L'honorable M. BENNETT: D'où venait-il?

L'honorable M. TAYLOR: Il travaillait à Seattle à ce moment-là.

L'honorable M. HAYDON: C'est un des témoins que l'honorable sénateur a proposé lui-même d'appeler.

L'honorable M. TAYLOR: Certainement. J'ai donné aux enquêteurs les noms de toutes les personnes que je savais avoir été mêlées à cette affaire. Un des noms que j'ai donnés était celui de ce contremaître Sheppard. Je n'essayais pas de supprimer les preuves, je cherchais au contraire à en avoir le plus possible, et c'est pourquoi j'ai donné à M. Temple et à ses enquêteurs tous les noms que je connaissais. M. Temple et ses enquêteurs ont appelé le seul homme qui, ayant été mêlé à cette affaire, pouvait contredire Stanley Mark, mais ils ont bien pris soin de ne pas faire venir Stanley Mark en personne pas plus que que Warren ou Roy qui avaient travaillé avec Mark et qui étaient plus à portée de la main que le témoin amené de Seattle.

L'honorable M. HAYDON: L'honorable sénateur n'a-t-il pas insisté d'une façon toute spéciale pour que l'on fît venir Sheppard?

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable sénateur veut-il me faire l'honneur de m'écouter? Je suis peut-être fatigant, mais c'est la deuxième fois qu'il me pose la même question. Je lui ai répondu.

L'honorable M. HAYDON: J'ai demandé la deuxième fois si M. Sheppard n'était pas un des témoins que l'honorable sénateur tenait surtout à avoir?

L'honorable M. TAYLOR: Je viens d'y répondre. Entre la première question et celle-ci, l'honorable sénateur m'a demandé si j'avais insisté pour avoir Sheppard comme témoin. Comment aurais-je pu insister là-dessus puisque comme le sait parfaitement l'honorable sénateur j'étais à ce moment-là à Ottawa? Lorsque je revins à Vancouver et que je demandai à m'immiscer de nouveau dans cette affaire, on me le refusa comme on refusa aussi de me donner le moindre renseignement sur les témoignages qui avaient été entendus ou les témoins qui avaient comparu. Ce n'est que par le rapport officiel déposé devant cette Chambre que j'ai su que Sheppard avait comparu.

Ce contremaître avait naturellement eu entre les mains la liste des avaries et il fit naturellement aussi rapport que tout ce qui devait être fait l'avait été. On connaissait son témoignage d'avance puisqu'il ne pouvait pas facilement contredire ses anciens rapports et, en l'absence de contre-interrogatoire, on ne pouvait pas mettre à l'épreuve sa mémoire ou la véracité de ses dires. Lorsque ce contremaître a contredit, sans avoir été mis sous serment, la déclaration assermentée de Stanley Mark, M. Temple ne dit pas un mot et fit son rapport sur la foi de ce témoignage sans confronter Mark avec l'homme qui le contredisait de cette façon et sans faire comparaître les autres ouvriers dont le témoignage aurait permis de rendre un verdict intelligent. Dans quel tribunal, je le demande à tous les honorables sénateurs qui exercent la profession légale et surtout à celui qui me pose des questions — dans quel tribunal M. Temple a-t-il appris cette méthode de réfutation d'un témoignage?

L'honorable M. HAYDON: Je me permettrai de répondre à cette question lorsque l'honorable sénateur aura terminé.

L'honorable M. TAYLOR: Je suppose que l'honorable sénateur va me répondre que M. Temple a appris dans certains tribunaux que des déclarations assermentées pouvaient être réfutées par des témoignages non assermentés. Je n'appartiens pas à la profession légale, mais je ne suis pas assez naïf pour accepter cette explication. Cet incident montre le manque absolu de valeur des procédures faites sous la direction de M. Temple et qui ont coûté, comme il l'a déclaré lui-même, autant que la note scandaleuse des réparations faites au *Canadian Farmer*. C'est une des déclarations faites par M. Temple à Vancouver que cette enquête inutile et ridicule qu'il était censé faire coûtait autant que toutes les réparations. Tout le respect que l'on peut avoir pour le témoignage de ce contremaître en tant qu'ouvrier métallurgiste expérimenté, disparaît lorsque nous le voyons nier avec tous les autres qu'il existât une fuite au-dessus de la plaque qui venait d'être remplacée, et refuser de donner la véritable raison pour laquelle on avait demandé douze sacs de ciment comme l'admet dans une lettre le directeur de la cale-sèche lui-même.

En plus des avaries soi-disant causées à la coque, on a prétendu que la machinerie, les pompes, les machines, l'arbre de couche, le mécanique de direction et autres appareils étaient endommagés, et ces réparations figurent dans la note pour trois mille dollars, toutes ces avaries étant attribuées à l'échouement du 18 juin, alors que les preuves apportées à ce sujet sont plutôt embrouillées. M. Temple cite même les déclarations du surintendant Louden à l'effet que les avaries au gouvernail pouvaient probablement être mises sur le compte de l'usure", ce qu'on n'a pas fait, ces avaries étant mises sur le compte de l'accident et réclamées aux compagnies d'assurance. Le même Louden a fait à M. Temple la suggestion fantastique que l'arbre de commande avait été faussé à force "de ramasser de la boue, du sable ou toute autre matière provenant du fond de la mer" lorsque le navire avait touché fond sans que sa vitesse en fut diminuée. Cette histoire de brigands a pu satisfaire l'avocat de la compagnie, mais un ingénieur mécanicien ne met pas de pareilles sottises dans le rapport qu'il fait à son supérieur, et au moment où il fait ce rapport, M. Louden reçoit des renseignements contenus dans un document que M. Temple a fait figurer au dossier. C'est ainsi que le chef mécanicien Abraham parle à M. Louden du retard coûteux concernant l'arbre de couche (un travail de mille dollars réclamé à la compagnie d'assurance) et dit que l'état dans lequel se trouve cet arbre de couche n'est pas dû à l'accident, mais d'après son propre écrit: Cause: manchon en cuivre en mauvais état et rongé par une couche mince et très dure d'oxide". Voici maintenant ce qu'il dit de la pompe pour usage gé-

néral: "Trous des cornières d'étançon déplacés et beaucoup de jeu dans les montants de Catayolle, cause des ennuis précédents."

L'honorable M. BENNETT: A qui Louden a-t-il fait ce rapport?

L'honorable M. TAYLOR: Il l'a envoyé à Montréal.

L'honorable M. BENNETT: Concorde-t-il avec le témoignage qu'il a rendu à l'enquête?

L'honorable M. TAYLOR: Non. Ces messieurs n'ont pas donné deux fois de suite le même témoignage. Il en est de même pour le gouvernail. Lorsque le Farmer était prêt à quitter la cale-sèche de Prince Rupert, le chef mécanicien, auquel M. Louden avait confié la direction des travaux de réparation, envoya un message disant que le gouvernail était en si mauvais état que le navire devrait rester deux jours de plus en cale-sèche. Voici ce que Louden dit à ce sujet dans son rapport envoyé à Montréal:

> Vous remarquerez que le chef mécanicien a télégraphié que le gouvernail était faussé. . . . La réponse est que le gouvernail n'est nullement faussé.

M. Louden a donné cette réponse sans prendre de renseignements à Prince Rupert. Il connaissait l'homme qui avait envoyé le faux message. Ce n'en était pas moins l'homme à qui il avait confié la direction des travaux à la cale-sèche et qui certifia au nom de M. Louden, en son absence, que toutes les réparations qui figuraient sur la liste avaient bien été faites. Il est à remarquer que M. Temple n'a fait aucun commentaire au sujet du rapport Louden envoyé à Montréal; il n'en fait même pas mention. autant que j'ai pu m'en rendre compte.

L'honorable M. BENNETT: Temple avait-il ce rapport sous les yeux?

L'honorable M. TAYLOR: Certainement. J'ai pris tous ces renseignements dans le rapport que Temple avait sous les yeux.

Bien que l'avarie au gouvernail fût une affaire insignifiante de $150 dans la note fantastique fabriquée en cette occasion, les preuves que l'on a à ce sujet donnent une bonne idée de la promptitude avec laquelle ce fonctionnaire a réclamé des compagnies d'assurance des sommes qu'il savait parfaitement ne pas être dues par elles. Il a inclus dans le rapport envoyé à Montréal et sur la foi duquel le capitaine Boyd a été congédié, toutes les avaries constatées au gouvernail à cause de l'étendue des dommages que le rapport indiquait, mais lorsqu'il écrivit à Montréal dix jours plus tard et raconta comment il avait coupé court la tentative de son chef mécanicien de rester deux ou trois jours de plus en cale-sèche sous prétexte que le gouvernail avait de nouvelles avaries, il ajoutait (p. 848):

> J'ai constaté ce qu'avait le navire; les constructeurs avaient très mal percé les tourillons de l'arcasse et les experts ont constaté avec moi que l'usure se produisait surtout à un endroit; deux petits coussinets des plaques de garde étaient aussi brisés. J'ai télégraphié à Abraham de remplacer les coussinets de façon que les aiguillots puissent entrer facilement dans le gouvernail. Toutes les pièces auraient été ainsi comme neuves.

Voilà le rapport qu'il fit, autrement dit, il savait que ce n'était pas dû à une avarie au gouvernail et que cette avarie n'existait pas.

Lorsque Louden a comparu dernièrement devant l'enquêteur de la compagnie—c'est-à-dire M. Temple—voici le dialogue qui a eu lieu, tel qu'indiqué à la page 808:

> M. Temple: M. Louden vous êtes-vous fait une idée de ce qui avait bien pu causer l'usure de ces aiguillots?
>
> R. La condition générale résultant des travaux au dispositif de direction, on y avait beaucoup travaillé depuis la date de l'échouement.
>
> Q. Vous n'étiez pas à bord du navire. Comment pouvez-vous le savoir?
>
> R. Je ne l'affirmerai pas. Je dis simplement que ce que nous y avons vu pouvait être mis sur le compte de l'usure. Je l'admets.
>
> Q. On pourrait l'attribuer à cela?
>
> R. Oui, je l'admets.

Les aiguillots sont les boulons qui maintiennent le gouvernail à l'arrière du navire, comme les boulons qui passent dans les charnières d'une porte.

J'ai déclaré que le certificat établissant que les travaux de réparation avaient été terminés conformément aux devis était faux. Je le répète maintenant et j'attire l'attention sur le document inséré au dossier par M. Temple et qui semble faire double emploi, cahier des charges et certificat. Ce document est signé par l'inspecteur de navires à vapeur Manthrop au nom de l'expert, M. Wallace, qui était parti de Prince-Rupert le 20, alors que les réparations se sont poursuivies jusqu'au 27. Mais M. Manthrop est parti trois jours plus tard, c'est-à-dire le 23, comme le dit sa lettre. La signature d'Abraham, le chef mécanicien, semble avoir été apposée comme représentant de M. Louden; quant à sa crédibilité, l'incident du gouvernail que je viens de mentionner en fait foi. Le nom du capitaine McCoskrie n'apparaît nulle part; il a rédigé, on ne sait pas pourquoi et il ne sait pas quand, un certificat séparé qui porte pourtant la date du 27 juin et il ne se souvient plus à qui il l'a expédié. Il était à l'emploi des Lloyds comme représentant local, mais n'a pas reçu un sou pendant des mois. . .

L'honorable M. BENNETT: Qui payait Abraham pour être inspecteur de ce navire? N'était-il pas l'inspecteur de la cale-sèche?

L'honorable M. TAYLOR: Je vais y venir. C'est à M. Louden qu'il a écrit pour son chèque—encore une fois il ne sait pas pourquoi il a envoyé sa lettre à cette adresse. On peut donc avec raison mettre en doute la valeur d'un certificat donné dans ces conditions, même après les explications données à Vancouver, quelques semaines plus tard, par les deux chefs au sujet de la confirmation des deuxièmes certificats. A part celui du chef mécanicien Abraham on peut dire qu'aucun certificat n'a été donné pour les travaux exécutés à Prince-Rupert.

Voyons maintenant quelle est la réputation de l'homme qui a signé le seul certificat donné pour ces $11,800 de travaux. Cet Abraham est l'individu qui a falsifié son livre de loch en y inscrivant que les machines fonctionnaient d'une façon tout à fait anormale depuis l'accident du 18 juin. Tous les témoins de la compagnie de navigation ont déclaré que ces entrées étaient de pures inventions et qu'il n'y avait jamais eu une plainte de la part des mécaniciens au sujet du fonctionnement des machines. Un examen du livre de loch montre que ces entrées factices n'ont été faites que pendant une dizaine de jours alors qu'on en avait besoin pour les inclure dans la réclamation présentée à la compagnie d'assurance. Pendant les soixante autres jours jusqu'à ce que le navire fut mis en cale-sèche, les machines fonctionnèrent normalement. Voilà maintenant ce que le commissaire des naufrages a trouvé au sujet des avaries considérables que le navire aurait subies:

Il n'y a pas la moindre preuve que cette tension des rouets de poulie et des chaînes fût due à une avarie au gouvernail ou à l'étambot ou à toute autre partie du navire, de nature à provoquer une tension excessive sur les parties mobiles du dispositif de direction à vapeur, à la suite de l'échouement du navire sur Dangar Reef le 18 juin.

Voici d'un autre côté ce que le commissaire des naufrages pense du chef mécanicien dont les rapports avec Mate Edgecombe constituaient la principale défense des fonctionnaires de la compagnie incriminés:

P. 327. "Vous devez rendre témoignage comme il faut, sans quoi nous ne pourrons pas vous croire.

P. 328. "Vous produisez une mauvaise impression et vous essayez de cacher quelque chose".

P. 332. "Il essaye sans grand succès de cacher quelque chose".

P 335. Il est évident que son témoignage a été préparé d'avance.

P. 336. "Il a modifié son témoignage et dit toutes sortes de choses".

P. 353. "J'ai bien peur que son témoignage ne soit qu'une perte de temps.

Voilà comment le commissaire des naufrages Macpherson qualifie le témoignage d'Abraham. Le chef mécanicien Abraham était, comme je l'ai dit, la seule personne (si, comme nous devrions le faire, nous omettons McCoskrie) qui était en mesure de certifier la nature des réparations faites à Prince-Rupert. Il ne représente que les experts qui, d'après M. Temple, ont fait si noblement et si honnêtement leur devoir. C'est un beau spécimen à montrer; cela ne l'a pas empêché d'être choisi par le surintendant Thos. Louden pour surveiller, à l'exclusion du capitaine Boyd, les réparations exécutées à Prince-Rupert. Ce capitaine, qui avait le commandement de son navire "de la poupe à la proue et de la pomme à la quille", a été arbitrairement mis de côté par Louden en faveur d'un témoin du genre Abraham, tel que décrit par le commissaire des naufrages Macpherson.

On m'a demandé, il y a un moment, où je voulais en venir avec cet argument. Si ces avaries n'ont pas été causées par l'échouement du 18 juin, elles sont dues à un autre accident et il est juste que la compagnie d'assurance paye. Ou même comme M. Temple me l'a dit, il nie maintenant l'avoir dit: "Quel mal y a-t-il? La compagnie d'assurance ne va-t-elle pas payer?" Pour toute réponse je citerai l'article du Code criminel qui qualifie de délit toute obtention d'argent sous de faux prétextes, voire même d'une compagnie d'assurance, et j'estime qu'avec de telles méthodes la Marine marchande du gouvernement canadien se met dans la même position qu'une personne qui a mis volontaire le feu à un immeuble et qui essaye de justifier son crime en disant que c'est la compagnie d'assurance qui va fournir l'argent nécessaire à la reconstruction de cet immeuble. Mais il y a un facteur personnel, cruel dans ses conséquences qui entre dans le cas actuel.

Le faux prétexte d'avaries découvertes à Prince-Rupert et qui ne sont par conséquent pas admises, a été cause du renvoi d'un bon officier de quarante ans de loyaux services, couronnés de quatre années de brillants exploits comme maître d'équipage durant la dernière guerre. Ce ne sont pas des paroles en l'air, mais des faits appuyés sur des écrits authentiques. Il est vrai qu'on a prétendu que le renvoi du capitaine Boyd était dû à une série d'accidents dont son navire et lui avaient été victimes, mais malgré les efforts peu glorieux de M. Temple pour faire écho à la voix de son Maître et faire une cause contre le capitaine Boyd, nous avons des preuves flagrantes à l'effet contraire. Le capitaine Finglass, assistant surintendant maritime à Vancouver, parle à la page 1,114, de sa lettre au capitaine Tedford, le surintendant à Montréal et voici ce qu'il dit des états de service du capitaine Boyd:

A l'exception de l'échouement, les autres accidents ont été minimes.

Et le capitaine Tedford, rendant témoignage, dit à la page 215:

Ce dernier accident qu'il a eu à Danger Reef, lorsque nous nous sommes aperçus que le navire était si endommagé...

Vous voyez cela d'ici, nous nous sommes aperçus, cela d'après le rapport télégraphié de Prince-Rupert et contenant les devis qui y avaient été fabriquées de toutes pièces dans les circonstances que j'ai mentionnées.

...nous avons décidé que la seule chose à faire était de congédier le capitaine Boyd et je n'ai pas communiqué avec le capitaine Finglass ni ne l'ai consulté. J'en ai parlé à M. Teakle et nous avons décidé que nous ne pouvions faire autre chose que d'éliminer le capitaine Boyd.

Q. Qu'a dit M. Teakle?

R. Il a dit comme moi. Lorsque la collision s'est produite—j'ai dit que je ne pensais pas lorsqu'elle s'est produite qu'elle était bien grave. On pensait à ce moment-là qu'il n'y avait pas d'avaries, mais lorsque le navire a été mis en cale-sèche et que l'étendue des avaries a été constatée, nous avons pensé que tout ce qu'il nous restait à faire était de congédier le capitaine Boyd et c'est ce que nous avons fait.

Voilà le témoignage rendu par l'homme qui a congédié le capitaine Boyd. La seule cause de son renvoi a été cet infâme rapport de la cale-sèche de Prince-Rupert. Tedford et Boyd avaient eu une entrevue très amicale à Vancouver à peu près six mois auparavant, alors qu'il fut question entre ces deux vieux marins de tous les petits accidents survenus à Boyd, l'un comme l'autre comprenant parfaitement les risques que comportait leur métier. Ils se séparèrent les meilleurs amis au monde avec rien autre chose qu'un avertissement au capitaine Boyd de la part de son supérieur de faire attention à son navire. Sans qu'aucun autre accident ne soit survenu, mais simplement à cause de la falsification de témoignages, voilà cet homme qui perd sa réputation et sa place et qui est pratiquement mis sur la "liste noire" par suite des machinations de la marine marchande du gouvernement canadien.

L'honorable M. ROCHE: L'honorable sénateur peut-il me dire quel était le montant de l'assurance pris sur le navire en plus de celui que les assureurs doivent payer?

L'honorable M. TAYLOR: On a réclamé aux assureurs les $8,500. Il y avait un montant séparé de $3,300 qui était payable par les propriétaires, mais les $8,500 étaient inclus dans le cahier des charges comme dus et ont été réclamés aux assureurs.

L'honorable M. ROCHE: Cela représentait-il 6, 8 ou 10 pour 100?

L'honorable M. TAYLOR: Je ne suis pas un agent d'assurance et ne suis pas en mesure de discuter cette question avec l'honorable sénateur. Tout ce que j'en sais est la réponse qui m'a été donnée dans cette Chambre par la marine marchande du gouvernement canadien et je la cite telle quelle. Et de quelle façon s'y sont-ils pris pour congédier le capitaine Boyd? Cet excellent et brave officier, pendant treize mois, avait dignement commandé son navire et en avait obtenu un service au moins égal à celui de n'importe quel autre navire de la compagnie. Ils lui donnèrent l'ordre de quitter le navire à Ocean-Falls et de se rapporter à Vancouver où il fut avisé par une lettre du capitaine Tedford qu'il était congédié à cause "des divers accidents"—comparez cela avec la véracité des témoignages que je viens de lire. Et dans le règlement de ses comptes, on ne le paya que jusqu'au jour de son renvoi, c'est-à-dire jusqu'au 28 du mois...

L'honorable M. BENNETT: Honte!

L'honorable M. TAYLOR: On ne lui versa même pas le mois entier, bien qu'il fût engagé au mois, et l'on raya de son compte ce qu'il avait payé pour ses repas au cours du voyage d'Ocean-Falls à Vancouver. Quelle petitesse ridicule de la part d'une compagnie dont le président vante partout les mesures prises pour porter au plus haut degré le moral de ses employés. L'excuse donnée pour cette honteuse manière d'agir envers le capitaine Boyd est encore pire que la manière d'agir même. A la page 1251, M. C. W. Tourtellotte, assistant gérant sur la côte du Pacifique déclare que le capitaine Boyd aurait pu retirer en fait d'avis un mois de salaire et se faire rembourser le prix de ses repas et de son lit, s'il n'avait pas réclamé une enquête sur les raisons de son renvoi si faussement indiquées. Ce spécimen de chantage vient donc encore s'ajouter aux autres qualités des officiers de la marine marchande du gouvernement canadien. Un officier, qui se plie aux exigences de ceux dont il n'approuve pas la canaillerie, peut être congédié sans enquête et recevoir une compensation pécuniaire s'il s'en va sans rien dire, mais s'il ébruite l'affaire, la compagnie lui fait la vie dure. C'est ce qui s'est passé pour le capitaine Boyd et ce que, comme représentant, je dénonce au Sénat.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que l'honorable sénateur a M. Temple de son côté sur ce point.

L'honorable M. TAYLOR: En effet, M. Temple attire l'attention sur la façon honteuse dont le capitaine Boyd a été congédié. Mais cet avertissement n'a pas eu de résultat. De fait, le gérant à Vancouver était très fier du fait qu'après tous les ennuis que Boyd avait causés, il n'en ait pas eus lui aussi.

Je crois avoir prouvé que les paragraphes 3 et 4 du sommaire de M. Temple sur lesquels je me suis basé jusqu'à présent, sont absolument contraires aux témoignages rendus devant lui. Je crois avoir prouvé que les experts n'ont pas fait honnêtement leur devoir, que le prix réclamé par la compagnie de la cale-sèche n'était pas un prix raisonnable, mais excessif, même si tous les travaux que l'on a prétendu avoir été faits avaient été exécutés, et enfin que la plus grande partie des avaries n'étant pas attribuables à l'accident dont on a parlé, on avait fraudé la compagnie d'assurance.

Il reste maintenant l'assertion faite avec la même insouciance par M. Temple ou la conclusion à laquelle il est arrivé que personne n'a reçu de gratifications en rapport avec ces travaux — c'est-à-dire que personne n'a reçu de pots-de-vin. On ne parle généralement pas ouvertement de pots-de-vin au moment du payement. Les incidents relatifs à cette aventure de Prince-Rupert sont tellement extraordinaires qu'ils exigent une explication qui n'a pas encore été donnée. D'après moi, les conclusions du rapport Temple n'ont aucune valeur parce que, par sa propre attitude, il s'est discrédité lui-même complètement, mais il y a une circonstance dont il aurait très bien pu parler lorsqu'il en était à traiter le côté financier. Dans la série de questions que j'ai adressées à sir Henry Thornton, au mois de novembre dernier, se trouvait celle-ci:

17. Les administrateurs de la cale-sèche de Prince-Rupert ou quelqu'un les représentant, ont-ils versé ou ont-ils prétendu avoir versé de l'argent à un officier du Canadian Farmer ou à un fonctionnaire des bureaux de la marine marchande du gouvernement canadien à Vancouver et, si de l'argent a été versé ou promis, que devaient recevoir en échange les administrateurs de la cale-sèche?

Cette question était naturellement basée sur des renseignements que j'avais en ma possession. La réponse fut un démenti formel en ce qui concernait le bureau de Vancouver; quant à la compagnie de navigation, il y était dit que par suite de la rareté de la main-d'œuvre à la cale-sèche, "plusieurs membres de l'équipage avaient été employés durant le temps que le navire était en réparation. . . et payés. . . pour le temps et le travail faits".

Cela avait l'air d'un arrangement raisonnable et réduisait à néant l'hypothèse que la façon dont les travaux avaient été exécutés avait pu dépendre de certains payements de ce genre. Mais dans le témoignage rendu devant M. Temple par M. Edgecombe, alors premier officier du *Farmer*, nous trouvons à la page 696 la déclaration suivante:

Je travaillais pour la compagnie de la cale-sèche, c'est-à-dire pour la compagnie et pour le navire en même temps, après mes heures régulières.

J'ai vu aussi, bien que je n'ai pas sous la main le numéro de la page, que les mécaniciens du navire—et je présume que le chef mécanicien Abraham en faisait partie—figuraient sur la liste de paye des chantiers maritimes. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, les noms des personnes employées de cette façon pas plus que le total des sommes qui leur ont été versées n'ont été donnés dans aucun des témoignages et ne figurent dans aucune des pièces au dossier. Je considère qu'il est important de savoir si le chef mécanicien figurait sur la liste de paye des chantiers maritimes dont il devait certifier l'ouvrage, et aussi si c'est la coutume de la compagnie de permettre que le chef mécanicien d'un des navires en cale-sèche soit employé à l'heure comme aide-mécanicien ou même comme contremaître mécanicien.

L'honorable M. BENNETT: Combien a-t-il reçu pour travailler pour la compagnie de la cale-sèche?

L'honorable M. TAYLOR: Je l'ignore.

L'honorable M. BENNETT: N'est-ce pas dans les comptes?

L'honorable M. TAYLOR: Je l'ignore; je n'ai rien vu à ce sujet dans les comptes. Je viens de voir dans une déclaration du chef mécanicien qu'il avait été payé et qu'il avait travaillé comme mécanicien, et je suis certain, bien que je ne puisse pas indiquer la page—que tout le personnel de la chambre des machines a aussi été payé.

L'honorable M. DANDURAND: La compagnie de la cale-sèche et les propriétaires de la Marine marchande du Gouvernement canadien ne font-ils pas qu'un?

L'honorable M. TAYLOR: Oui, et ces gens ont été payés double.

L'honorable M. DANDURAND: Ils étaient probablement payés pour du travail supplémentaire et l'argent sortait de la même bourse.

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable sénateur ne voit pas où je veux en venir. Je ne vois aucun mal à ce que ces hommes, membres de l'équipage, soient employés utilement à certains travaux dans la cale-sèche et payés en conséquence; c'est parfaitement naturel. Mais ce que je veux savoir est ceci: le chef mécanicien Abraham sur qui reposait la responsabilité de certifier le travail a-t-il été payé par la compagnie des chantiers maritimes dont il certifiait le travail? S'il a été payé, il me semble que ce fait seul enlève toute valeur au certificat qu'il a pu donner. Autant que j'ai pu voir, M. Temple n'a pas

du tout touché à ce point et il n'a pas essayé d'obtenir la preuve que nous avons droit d'avoir.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur a-t-il vu les comptes qui sont censés figurer au dossier? Où sont-ils? Pouvons-nous les examiner? Y a-t-il des comptes montrant comment ces milliers de dollars ont été déboursés et qui a reçu l'argent?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas lu les témoignages, pas plus que je n'ai examiné les pièces au dossier.

L'honorable M. BENNETT: Sont-ils ici?

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais qu'ils y étaient.

L'honorable M. BENNETT: Dans ce cas montrez-les nous.

L'honorable M. DANDURAND: Ils doivent être sous la garde du Sénat.

L'honorable M. TAYLOR: Je ne crois pas que les pièces aient été apportées. Elles sont au département des Chemins de fer.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai déjà expliqué que certaines parties du dossier étaient restées entre les mains des fonctionnaires des Chemins de fer nationaux, de sorte que je ne suis pas sûr qu'elles soient ici.

L'honorable M. TAYLOR: J'ai vu les pièces au département des chemins de fer et j'ai cherché d'une façon spéciale les comptes dont parle l'honorable sénateur de Simcoe (l'honorable M. Bennett), parce que j'ai vu qu'on en parlait dans les témoignages, mais je n'ai pu les trouver. Je suis sous l'impression qu'ils ne sont pas ici.

L'honorable M. BENNETT: Vous ne pouvez alors pas dire combien ils ont reçu.

L'honorable M. TAYLOR: Vu l'absence de toute indication de la part de M. Temple des sommes payées aux officiers du navire, il me faut accepter sous réserve les conclusions que ces payements n'ont eu aucune portée sur la façon dont les travaux ont été exécutés.

Je passe maintenant à l'affaire du livre de bord et ce ne sera pas aussi long que la preuve faite au sujet des dommages. Les compagnies d'assurance maritime ont coutume d'exiger la preuve, par les entrées faites dans le livre de bord du navire, de tous les accidents survenus en mer et causant les avaries pour lesquelles une réclamation est faite. Pour faire une fausse réclamation, il faut donc falsifier le livre de bord et je suis persuadé que les administrateurs de la Marine marchande du Gouvernement canadien ont trempé dans une falsification de ce genre. Je déclare que la conclusion de M. Temple quant à la falsification du livre de bord, conclusion qui apparaît au paragraphe 5 du sommaire (p. 96) n'a pas sa raison d'être et est tout l'opposé de la preuve.

M. Temple, en effet, trouve malhonnêtement et faussement que l'entrée en question dans le livre de bord à la date du 18 juin a été faite de bonne foi et telle que doit la faire le premier officier "le lendemain du jour où le livre de bord a été fait", ce qui est absolument contraire à la preuve. Edgecombe—constamment soupçonné de faire de la contrebande et qui s'est finalement parjuré devant le percepteur des douanes—est le seul qui fasse une semblable affirmation et il est contredit par des preuves de circonstances et une foule de témoignages. L'épisode, en ce qui le concerne, commence avec cette entrée dans le livre de bord à la date du 18 juin:

> 11.53 du soir. Le dispositif de direction fonctionnant à une vitesse inaccoutumée, et très dur à bâbord et à tribord, les chaînes du gouvernail et les poulies étant très tendues.

Six minutes auparavant le navire avait frappé un objet en passant. Le commissaire des naufrages pense que c'est un rocher. Puis, le jour suivant, on trouve cette entrée dans le livre de bord:

> 9.37 du soir. En examinant le dispositif de direction à main on découvre que le glissoir de bâbord est brisé et que l'écrou en cuivre de ce glissoire est fortement tordu, par suite du fonctionnement rapide et dur du mécanisme de direction, comme l'indique le livre du bord du 18.

Je prétends que ces deux entrées sont des faux en ce sens qu'elles n'ont pas été faites de bonne foi et pas comme on a l'habitude de les faire dans le livre de bord, mais qu'elles ont été inscrites longtemps, après que le livre eut été signé par le capitaine. La preuve en est premièrement que la rupture décrite ci-dessus s'est produite non pas le 18 juin, mais bien le 16 août. Six membres de l'équipage ont déclaré sous serment que cet accident avait eu lieu le 16 août et que la pièce qui s'était ainsi brisée était entière et nullement endommagée lorsque ces hommes y ont touché ce jour-là. M. Temple lui-même est surpris du témoignage de ces hommes et il l'avoue à la page 70:

> Je n'ai aucune raison de penser que les déclarations citées plus haut n'ont pas été faites de bonne foi et qu'elles ne sont pas véridiques, mais mon opinion est que ce glissoir de bâbord était fendu avant l'accident d'Ocean-Falls.

M. Temple n'a interrogé qu'un de ces six témoins, un marin du nom de Storey, qu'il n'a pu réussir à faire démordre de ses déclarations

pas plus qu'il n'en avait démordu devant le commissaire des naufrages. En cette occasion, Storey avait rendu témoignage sous serment (p. 523) et avait été interrogé par Hannington, un des collègues de M. Temple qui défendait les fonctionnaires incriminés. Hannington essaya d'apeurer le marin en invoquant les titres de ces fonctionnaires et de faire dire à Storey que le glissoir n'était pas en parfait état, qu'il était fendu, contrairement à ce qu'il avait déclaré auparavant. "Il s'ensuit" s'écria l'avocat avec un faux air d'indignation "que M. Wallace, M. Edgecombe ou tous ceux qui prétendent que le glissoir était en mauvais état, ont menti". "Oui, monsieur", répondit énergiquement le marin qui, avait, le 16 août manipulé la pièce en question pendant deux ou trois heures, et qui savait parfaitement qu'elle n'était pas endommagée comme le prétendaient ces fonctionnaires.

Temple a entendu un autre témoignage—celui d'un marin du nom de Potti, dont il parle à la page 4:

> Le sénateur Taylor me demanda, vu que Potti pouvait assister à l'enquête, de poser à ce dernier certaines questions et je fis de mon mieux pour essayer de découvrir ce que Potti pouvait bien avoir à dire. Il essaya de m'expliquer comment le glissoir de bâbord du dispositif de direction à main avait été brisé. J'eus beaucoup de difficulté à comprendre ce témoin parce qu'il parlait un mauvais anglais, j'ai cru qu'il était Canadien-français; cela n'a pas empêché le sénateur Taylor de m'écrire et de dire, paraît-il, que ma façon de questionner le témoin indiquait clairement que j'étais prévenu contre lui, ce qui n'est pas du tout exact. Comme je l'ai dit, j'eus de la difficulté à comprendre ce que Potti disait et je n'avais aucune idée de ce qu'un glissoir de bâbord pouvait bien être. Je n'avais lu aucun document relatif à la plainte et ses expressions telles que le "percelling" qui avait été fait à la roue de direction, m'obligèrent à demander des explications. La façon dont Potti expliquait les choses n'était pas faite pour me les faire comprendre et le but de mes questions était simplement de trouver ce que le témoin avait à me dire; le sénateur Taylor n'a donc pas raison de dire que je n'ai pas donné justice à M. Potti.

Voilà donc un enquêteur dans une affaire maritime qui, d'après ses propres déclarations est incapable de comprendre les choses dites d'une façon bien claire. Mais est-ce un aveu ou bien une excuse pour ignorer ce que Potti lui avait dit. Pour être franc, je crois que c'est plutôt une excuse.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas charitable.

L'honorable M. TAYLOR: En effet, ce n'est pas charitable. Il est difficile d'être charitable envers des gens qui ont aidé à faire au capitaine Boyd ce qu'on a essayé de lui faire.

L'honorable M. BENNETT: Ce qu'on lui a fait.

L'honorable M. TAYLOR: Potti n'est pas seulement un jeune homme très intelligent et de bonne apparence, mais il parle bien l'anglais, et est très facile à suivre malgré un accent français qu'il faut s'attendre à rencontrer dans ce pays. C'est un Acadien et je l'ai dit à M. Temple en le lui présentant, sans penser que le savant enquêteur s'y méprendrait au point de confondre cette appellation avec le nom d'une nouvelle religion; non seulement M. Temple a parfaitement compris les déclarations de Potti mais il en a contesté la véracité avec une insistance digne d'un défenseur de la Marine marchande du gouvernement canadien. Potti a déclaré qu'il avait été à bord du navire du mois de février jusque quelque temps après l'accident en août, que durant tout ce temps-là, les pièces du gouvernail à main avaient été soigneusement enveloppées pour qu'elles ne s'abîment pas, que lui-même et un autre marin avaient développé ces pièces, le16 août, afin de les nettoyer pour une revue, et que bien qu'ils aient frotté pendant longtemps pour enlever la rouille, il n'avait pas remarqué la moindre cassure ou fente. "Mais vous ne pouvez pas jurer qu'il n'en existait pas; vous n'en avez pas remarqué, c'est tout" fit observer là-dessus M. Temple.

Ignorant tous les témoignages, excepté ceux des fonctionnaires incriminés, M. Temple, leur fidèle collègue, dit: "Mon opinion est que ce glissoir de bâbord était fendu avant l'accident d'Ocean-Falls". Voilà l'opinion d'un homme si peu versé dans les choses maritimes ou la mécanique qu'il ne peut pas comprendre un témoignage rendu d'une façon parfaitement claire. Il dit (page 71):

> La raison pour laquelle j'en viens à la conclusion que le glissoir était fendu avant qu'on s'en aperçût à Ocean-Falls est que je ne vois aucune raison pour Wallace, Louden, Edgecombe et Finglass de se parjurer comme ils l'ont fait devant le commissaire des naufrages et de me raconter des faussetés à moins qu'ils n'aient constaté que cette pièce était fendue à ou vers la date à laquelle ils déclarent qu'ils s'en sont aperçu.

M. Temple a vaillamment soutenu deux autres épreuves auxquelles aurait certainement succombé n'importe quel individu ordinaire sur un jury. Il a doté son ami Edgecombe d'un pouvoir de rayons X en lui permettant de voir à travers trois enveloppes qui recouvraient cette machinerie le 19 juin. Il n'y a qu'Edgecombe qui dise que cette machinerie n'était pas enveloppée ce jour-là. Edgecombe a juré au commissaire des naufrages (p. 283)—a juré, imaginez-vous—que le dispositif de direction n'avait jamais été enveloppé. Il n'avait jamais vu protéger de cette façon un dispositif de direction et il n'était pas pour commencer maintenant. Les

pièces n'étant pas recouvertes—pour l'œil du maître—voilà l'état dans lequel il dit qu'elles étaient ce matin de juin:

P. 592. Il n'y avait pas de toile recouvrant les pièces (excepté la roue, du gouvernail à main?—R. Non.

Q. Comment était la fente? Une fente ou une cassure?—R. Une cassure.

Q. Prétendez-vous que les écrous étaient séparés, que le glissoir était complètement brisé. . . . Ce que je veux dire est que la fente traversait complètement la pièce; les morceaux étaient encore en place, mais si j'avais enlevé un des boulons, il est certain que j'aurais pu sortir le morceau qui était brisé.

Q. Le glissoire était entièrement brisé?—R. Oui.

Si Temple ose dire maintenant que la pièce n'était pas brisée comme tous les témoins non incriminés l'ont déclaré, il n'a qu'à s'en prendre à son collègue et le trouver coupable de parjure. Loin de lui cette pensée! Cela pourrait affecter le moral de quelques personnes dans le service. Qu'on laisse donc impunis le parjure et les autres canailleries!

Mais l'obéissance de M. Temple à la voix de son Maître a eu à subir encore une autre dure épreuve. Lors de sa deuxième ou troisième comparution devant le commissaire mécanicien, Edgecombe fut de nouveau mis sur la sellette au sujet de sa remarquable découverte d'une fente imaginaire sur une pièce de mécanisme enveloppée de trois épaisseurs de toile, et voici ce qu'il dit:

P. 594. (Cassady à Egdecombe). Le glissoir était-il dans cet état lorsque vous avez quitté Nanaïmo?

R. Avant de découvrir la fissure, je me suis aperçu que les glissoirs ne joignaient pas comme ils devaient le faire. J'ai tourné la roue et les ai remises en place et en les examinant j'ai vu la cassure.

Il trouve moyen de faire accepter par le commissaire des naufrages une preuve de circonstance comme celle-là. Mais Nemesis sous la forme du capitaine Boyd le suivait pas à pas, le matin du Vendredi Saint de cette année, il le rejoignit en présence de M. Temple et de sa cohorte de fonctionnaires.

Ces personnes s'étaient rendues au navire pour interroger Edgecombe et Boyd et, en présence de cette nombreuse compagnie, il fut prouvé par le capitaine Boyd qu'en prenant la roue et en la tournant complètement, le contact qui, d'après Edgecombe existait le 19 juin lorsqu'il découvrit la cassure, ne pouvait pas se faire du tout. Les pièces étaient là; il était absolument impossible de les faire joindre et de plus il a été prouvé qu'à ce moment-là, la roue ne pouvait pas tourner du tout parce que les poignées de la roue touchaient à la grille placée au-dessous, et l'on a eu la preuve qu'Edgecombe lui-même avait donné à un des matelots un ciseau pour y faire un passage de façon que la roue puisse tourner. C'est à cause de cet incident du vendredi que M. Temple fut obligé de cesser de prétendre que cette pièce

avait été brisée le 18 juin, et il conclut ainsi. Puisqu'il en conclut ainsi, cela tend à prouver que les deux entrées dans le livre de bord dont je parle ont été falsifiées et comme elles étaient de la main d'Edgecombe et qu'il était le seul à en avoir connaissance, il est par conséquent responsable de la falsification faite dans le livre de bord.

L'honorable sénateur (l'honorable M. Bennett) demande si Edgecombe a eu le commandement du bateau après cela. Oui; dès que Boyd eut été congédié, Edgecombe fut nommé à sa place.

L'honorable M. BENNETT: Un bel individu pour une telle position.

L'honorable M. TAYLOR: Le deuxième du quatuor que j'ai mentionné comme étant placé sous la protection de M. Temple pour éviter les conséquences de s'être, comme il le dit, "Parjurés devant le commissaire des naufrages et d'avoir délibérément raconté des faussetés devant moi", est M. Wallace, l'évaluateur officiel. D'après Edgecombe, lorsque Wallace était sur le navire, le 23 juillet, en train de faire son inspection à la suite de l'accident, il refusa d'accepter de Wallace un certificat à l'effet qu'il n'y avait pas d'avaries et il emmena l'expert voir le dispositif de direction qui était brisé. Wallace, toujours d'après le véridique Edgecombe, déclara toutefois que cela n'avait pas d'importance et insista pour mettre dans le certificat qu'il n'y avait "ni voies d'eau ni avaries", certificat qu'Edgecombe signa par la suite comme figurant dans le livre de bord sans en dire un seul mot au capitaine (p. 599). Edgecombe fit ensuite entrer en scène Finglass et Louden, le 11 juillet, lorsque le navire arriva à Vancouver, et ceux-ci déclarent que guidés par Edgecombe, ils virent la cassure du dispositif de direction (malgré qu'on eût juré que celui-ci était bien enveloppé), mais, toujours d'après Edgecombe "ils se retirèrent sans rien dire" (p. 602). Le livre de bord ne mentionne nullement la visite de ces deux mannequins. La situation était donc la suivante (p. 601):

M. Cassady (avocat de Boyd): Q. Dans quel état était-il alors? Edgecombe: Dans le même état que je viens de vous décrire.

M. Cassady: Complètement brisé? Edgecombe: Brisé, oui.

Nous avons prouvé à la satisfaction de tout le monde, excepté de l'avocat enquêteur de la Marine marchande du Gouvernement canadien, les points suivants:

1. Que le 19 juin, le dispositif de direction à main ne pouvait pas être brisé parce que les poignées de la roue frottant sur la grille, celle-ci ne pouvait pas tourner.

2. Que le mécanisme était complètement enveloppé de sorte que, même s'il y avait eu une cassure, on n'aurait pu la voir.

3. Que lorsque le mécanisme fut mis à nu le 16 août, on le trouva intact, sans cassure ni fente.

4. Que le 16 août, il a été brisé de la façon décrite sous serment à M. Temple.

5. Que cet incident du 16 août n'est pas enregistré dans le livre de bord à cette date, mais qu'il a été "découvert" prétend-on, le 19 juin, et qu'il a été causé par le mauvais (factice) fonctionnement du mécanime, le 18 juin. Le livre de bord a donc été falsifié pour ces deux entrées, rien de semblable n'étant survenu aux dates mentionnées. M. Temple admet lui-même qu'il n'y avait pas de cassure, le 18, ni rien résultant des incidents de cette journée.

6. Que cette fausse entrée a servi à faire passer aux yeux des assureurs comme résultant de l'accident du 18 juin, la cassure au dispositif de direction qui se produisit en réalité le 16 août.

7. Que pour ce crime de falsification de preuve, M. Temple, le talentueux enquêteur, trouve pour toute excuse que "c'est peu de chose" et qu'il n'y a pas lieu de s'y arrêter. C'est ainsi qu'il dit à la page 71:

> Les feuilles de dépenses de la cale-sèche montrent que le coût total des réparations au dispositif de direction a été de $300 et que les réparations au glissoir brisé ont coûté $22.50. Il se peut que cette fêlure ait été causée par un choc provenant d'un objet pesant quelque temps après que le navire eût été remis à flot et il se peut aussi qu'elle soit due à une paille dans le moulage, qu'elle ait toujours existé depuis le lancement du navire et que le coup reçu par le glissoir à Ocean-Falls ait brisé une pièce de ce glissoire et l'ait fait tomber sur le pont. On peut en déduire que Louden, Edgecombe et Finglass avaient intérêt à mettre cette cassure sur le compte de l'accident du 18 juin afin de faire payer les réparations par les assureurs, mais quel intérêt M. Wallace avait-il en cette affaire? Il se soucie peu que ce soient les propriétaires ou la compagnie d'assurance qui payent pour ces avaries; tout ce qu'il demande c'est que la pièce brisée soit remplacée, et je ne comprends comment un homme de sa trempe puisse délibérément déclarer qu'il a constaté cette cassure à Ocean-Falls, le jour où il a donné le certificat, si ce n'était pas le cas.

Non content de faire ce plaidoyer en faveur de ces quatre fonctionnaires pour les sauver d'une accusation qui semble irréfutable, M. Temple continue à propager les odieuses calomnies proférés par son maître sur le compte du capitaine Boyd. Voici ce qu'il dit:

> L'explication du président au sujet du bien-fondé de la partie ci-dessus de sa lettre est que lorsqu'il était à Vancouver en juin 1923, il a discuté l'affaire avec M. Hannington, assistant avocat régional, et M. Hannington m'a informé qu'il avait montré au président le jugement du commissaire des naufrages dans l'enquête qu'il a faite sous l'empire de la Loi de navigation du Canada, enquête qui a eu lieu à la demande du capitaine Boyd. Ces jugements seront étudiés plus au long lorsqu'il sera question de l'accident de Danger Reef, le 18 juin 1922, mais ce qui a poussé le président à faire la déclaration ci-dessus est le jugement et les raisons données par le commissaire des naufrages, à la date du 4 décembre 1922. Il est dit dans ce jugement que les accusations portées par le capitaine Boyd au sujet de fausses entrées dans le livre de bord sont non seulement triviales et ridicules mais absolument injustifiées et ne sont basées sur aucune preuve, et la Cour a ordonné que les frais devraient être payés par le capitaine Boyd "pour son audace à vouloir attaquer le caractère et l'intégrité de ceux contre lesquels il a porté ces accusations sans fondement et auxquels on ne peut absolument rien reprocher."

Serait-ce trop maintenant de s'attendre que tous les deux fassent des excuses au capitaine Boyd et reconnaissent qu'il avait raison de se plaindre que le livre de bord avait été falsifié, comme cela a été clairement prouvé? Et que dire de l'avocat Hannington, le héros de la honteuse comédie qui s'est jouée devant le commissaire des naufrages, où tous ces crimes ont été commis? On nous dit qu'il a remis au président, pour tuer Boyd, les odieux commentaires du commissaire des naufrages sur un des seuls points de la cause qui lui avait été soumis, mais il a bien eu soin de cacher à son maître les autres aveux du capitaine Macpherson sur le cas du capitaine Boyd en général. Dans les témoignages, vers la fin du dossier, à la page 638, nous trouvons ce passage:

> Le commissaire: "On ne reproche rien au capitaine (capitaine Boyd) comme marin".

Et dans les conclusions du commissaire réimprimées à la fin du rapport Temple, nous trouvons les passages contradictoires suivants sur lesquels M. Temple se garde bien d'attirer l'attention:

> Le temps à ce moment-là était beau et clair, bien que ce fut la nuit, avec peu de vent et de marée, vu que la mer était presque étale. Le phare de l'île Coffin a été contourné à environ un demi-mille de distance à 11 hrs 12 du soir et on prit une direction n° 30 (magnétique) vers le phare de Danger Reef, avec l'intention de passer au sud des récifs ou en d'autres termes entre Danger Reef et l'île Miami. Bien que ce passage soit parfaitement sûr en plein jour, à la condition que tous les points de repère soient parfaitement visibles, les pilotes n'y passent jamais la nuit, et le capitaine, M. William John Boyd aurait bien mieux fait de contourner Danger Reef par le nord comme il aurait dû, sans aucun doute, le faire. La Cour, cependant, en vient à la conclusion qu'il est plus à plaindre qu'à blâmer pour ne pas avoir agi de la sorte, car bien qu'évidemment un bon marin avec plusieurs années d'expérience comme capitaine de navires à voile étrangers, ses connaissances des conditions locales sur les côtes de la Colombie-Anglaise ne peuvent être que très limitées.

Et plus loin:

> En conséquence, la cour prenant en considération, la difficulté qu'on a à calculer la distance exacte qui sépare un navire d'un phare lorsqu'il se dirige directement sur ce phare, sans l'aide du compas et de relèvements des objets qui se trouvent de chaque côté, comme cela s'est passé dans ce cas, en vient à la conclusion que le maître d'équipage, M. William J. Boyd, a commis une erreur de jugement qui, dans les circonstances, est presque excusable.

Ce même commissaire dit du héros de M. Temple, Edgecombe, à la page 66: "Ce dernier témoin ne semble pas doué d'une forte dose d'intelligence". Et c'est l'histoire inventée par un homme de ce genre que Temple accepte de préférence à la masse de témoignages et de preuves de circonstances donnés à l'appui des accusations de faux que j'ai portées en premier lieu au nom du capitaine Boyd et que je soutiens maintenant avoir été absolument prouvées et contestées seulement par l'incrédulité obséquieuse de Temple.

Temple prétend que Edgecombe ne faisait que son devoir de second, en notant la vitesse inaccoutumée de l'appareil de direction, bien qu'il ne fut pas de quart. A ce propos et au sujet de l'inscription dans le journal du bord, voici la déposition d'Edgecombe devant le commissaire des naufrages:

Page 585: Cassady à Edgecombe: A quel moment, entre Danger Reef et Nanaïmo, avez-vous remarqué que le mécanisme de direction marchait à une vitesse insolite?—R. Je l'ai remarqué aussitôt après que nous avons remis les machines en marche. Je l'ai remarqué en traversant Palier Pass. La vitesse est toujours plus ou moins insolite en traversant ces passes étroites.

Vous ne consignez pas cela dans le journal de bord chaque fois que vous traversez ces passes?—R. Non, bien sûr.

Pourquoi l'avez-vous consigné cette fois-là?—R. Parce que je savais que le navire avait eu un accident.

Il "savait que le navire avait eu un accident". Après s'être reporté à deux mois de là pour consigner faussement un accident dû à la négligence de son équipage, il ajoute froidement cet autre motif de reproche pour nuire à la réputation du capitaine Boyd.

Devant le commissaire enquêteur, le capitaine Boyd avait fait demander les notes du journal du bord pour montrer que les inscriptions d'Edgecombe n'avaient pas leur raison d'être, mais on ne put les produire, parce que, à la demande d'Edgecombe, ces preuves préjudiciables avaient été détruites. Edgecombe a avoué au commissaire que depuis qu'il avait succédé à Boyd comme commandant du navire, il avait régulièrement détruit les notes du journal du bord, ce qui lui attira cette observation du commissaire:

P. 62. Je n'ai jamais entendu une chose pareille de ma vie.

P. 67. En Angleterre, si vous détruisiez les notes du journal du bord, autant vaudrait vous détruire vous-même. Elles sont liées ensemble et gardées sur une étagère, afin que les commandants puissent les consulter.

Si ces notes du journal du bord n'avaient pas été détruites par Edgecombe, le protégé actuel de Temple, le capitaine Boyd aurait prouvé ses allégations, il y a un an et demi. Mais voilà que nous avons pour contredire le commissaire des naufrages, une véritable autorité, l'avocat qui arrive de Winnipeg et qui est tellement ignorant des choses maritimes qu'il ne pouvait même pas comprendre son premier témoin. Malgré cela, il se révèle, au bout de quelques semaines, une grande autorité en questions maritimes. C'est ainsi que l'avocat Temple reprend le capitaine Macpherson, le commissaire:

...et je dois dire que personnellement je ne vois pas quelle utilité il y aurait à garder ces notes, pas plus que je ne considère la destruction de ces notes à bord du *Farmer* comme une supercherie.

Et voilà! "Pas de supercherie!" Telle semble être l'idée fixe dans cette enquête.

Cette accusation de falsification du journal du bord avait été communiquée à la direction à Montréal dans l'automne de 1922, mais on refusa de faire une enquête. Pourquoi? Est-ce parce que ces actes de supercherie sont si fréquents dans le service, qu'on n'en tient plus compte? L'automne dernier, j'ai écrit à sir Henry Thornton, lui demandant s'il savait qu'un officier et six hommes d'équipage du *Canadian Farmer* avaient signé des affidavit, démontrant que le journal du bord avait été altéré. Il me répondit que sa compagnie n'avait pas trace de ces affidavit. C'est une des réponses dont j'ai dit que je connaissais personnellement l'inexactitude. L'enquête de Temple justifie absolument cette réponse.

J'arrive maintenant à la dernière partie de l'histoire: le commerce illicite des spiritueux.

M. Temple dit dans les deux premiers paragraphes de son honteux résumé: premièrement, qu'il ne se faisait pas de commerce illicite de spiritueux à bord du *Farmer* et du *Volunteer*. Cependant, en contradiction avec cette conclusion, il avoue dans le même paragraphe que Sargent et Fraser, à Ocean-Falls, et Jones, à San Francisco, furent congédiés pour avoir fait ce commerce. Il oublie d'ajouter qu'ils furent congédiés à la seule demande du capitaine Boyd (p. 25). Par conséquent, il se faisait un commerce d'alcool et M. Temple avoue lui-même l'inexactitude de sa conclusion.

L'honorable M. DANDURAND: M. Temple relate les actes de ces deux hommes qui furent mis à l'amende et congédiés.

L'honorable M. TAYLOR: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Il en tient donc compte.

L'honorable M. TAYLOR: Oui, ils furent congédiés à la demande du capitaine Boyd.

L'honorable M. DANDURAND: Cela, je ne me le rappelle pas.

L'honorable M. TAYLOR: Oui, et autant que je sache, les seuls qui furent renvoyés pour avoir vendu de l'alcool l'ont été à la demande du capitaine Boyd. Mais, comme

dit Temple: "Ce n'est qu'une chose insignifiante". J'arrive maintenant à la pièce de résistance.

L'honorable M. BENNETT: Aux gros bonnets!

L'honorable M. TAYLOR: Je me demande ce qu'on fait généralement dans le service des chemins de fer du réseau national lorsqu'on s'aperçoit qu'un subalterne fait intentionnellement de faux rapports à son chef et omet délibérément dans le résumé de son rapport de mentionner les incidents qui lui ont été rapportés ou les dépositions qui ont été faites devant lui, démontrant la fausseté de ses conclusions. C'est pourtant ce qui est arrivé dans le cas qui nous occupe; cela ne fait aucun doute: Temple faisant de propos délibéré un rapport contraire à la preuve à son chef, le vice-président chargé du contentieux, et ce vice-président approuvant ce faux rapport et le passant à son président. Du président le rapport est venu au Sénat et il a été propagé dans tout le pays. Etant donné l'attitude des autorités du chemin de fer, on a le droit de se demander si l'avocat s'est dégradé sur les ordres de quelqu'un ou si c'est venu de sa propre initiative. Le propre livre de Temple, "La voix de son maître", prouve surabondamment son manque d'intelligence et d'honnêteté. Mais il y a, à part le document qui a été imprimé et distribué, des témoignages clavigraphiés qui ne seront pas lus par le public, entre autres celui de R. A. Beavan, l'agent de la police provinciale à Ocean-Falls. Si nous acceptions la version de la marine marchande de l'Etat, nous croirions que la compagnie avait prié la police de Ocean-Falls de surveiller ses navires, mais nous aurions tort. C'était la police qui se plaignait auprès de la compagnie, mais toujours en vain.

Temple conclut qu'on ne faisait pas le commerce illicite de spiritueux à bord du *Farmer* et du *Volunteer*. Par contraste, voyons ce que disent les témoins. Page 921, l'agent Beavan, après avoir relaté certains incidents désagréables en 1921, continue en disant:

A cette époque-là, nous n'avions pas de magasin de liqueurs (à Ocean-Falls) et nous avions beaucoup d'ennuis avec le *Farmer* et l'*Observer*, c'est-à-dire que certains membres de l'équipage vendaient de l'alcool.

Temple dit: Pas de commerce de liqueurs. Or voyons ce que dit encore l'agent Beavan, à la page 924. Voici ce qu'il écrivait à M. Tourtelotte, le sous-directeur de la ligne à Vancouver, le 25 mai 1922, un an après l'autre plainte:

Depuis quelque temps, j'ai beaucoup d'ennuis avec certains membres d'équipage des navires de la marine de l'Etat qui viennent ici, à cause de l'alcool qu'ils vendent; jusqu'ici le *Farmer* et le *Observer* sont les navires dont j'ai le plus à me plaindre.

Cela n'empêche pas Temple de dire: On ne vendait pas d'alcool à bord du *Farmer*. Quelle impartialité, n'est-ce pas? L'agent raconte comment Sargent et Fraser ont été arrêtés et mis à l'amende, puis il ajoute:

Quant au *Farmer*, je soupçonne que les coupables ne sont pas de simples matelots; en disant cela, je veux parler du chef de la bande. Pour moi, il ne fait aucun doute que Sargent et Fraser colportent la marchandise, mais il y a quelqu'un derrière eux qui finance l'entreprise. Tant que je n'aurai pas reçu votre réponse, je ne tiens pas à citer des noms; il est possible que le capitaine Boyd ait une conversation avec vous à son retour à Vancouver et je lui ai fait part de mes soupçons. Quant au *Observer*, c'est le commis aux vivres qui fait le commerce, mais je soupçonne aussi un autre plus haut placé qui serait son associé.

L'honorable M. HAYDON: Ils ont tous été congédiés, n'est-ce pas?

L'honorable M. TAYLOR: Non; pas les gros bonnets.

L'honorable M. HAYDON: Stewart, Jones et Fraser et Sargeant?

L'honorable M. TAYLOR: Jamais de la vie. Les gros bonnets n'ont pas été congédiés. Il n'est pas question de cette protection des chefs dans le rapport imprimé de Temple: simplement quelques fragments de la lettre de l'agent, ne contenant évidemment que ce qui est favorable pour ceux qui étaient haut placés. Par conséquent, malgré que l'agent se fût plaint que la vente avait atteint des proportions telles que les ivrognes couraient la ville, Temple conclut qu'il ne se vendait pas de liqueurs.

L'honorable M. BENNETT: Y avait-il un magasin de liqueurs à Ocean-Falls?

L'honorable M. TAYLOR: Non, pas à cette époque-là; c'est le navire qui était cause de l'ivrognerie. Et Temple dit qu'il ne se vendait pas d'alcool et que l'agent "essayait d'avoir quelqu'un pour m'aider à appréhender l'homme qui le vendait". Ce dernier, c'était le bailleur de fonds, non le colporteur. Mais apparemment le bureau de Vancouver ne tenait guère à le découvrir. Lorsqu'il s'agissait d'un simple matelot ou d'un commis aux vivres, on pouvait le sacrifier sans crainte; mais il eut sans doute été dangereux de toucher aux hauts fonctionnaires. Pourquoi? Dans ma plainte à sir Henry Thornton, j'ai dénoncé des "officiers aussi bien en ville qu'à bord" et je suis de plus en plus convaincu que ce commerce était organisé comme je l'ai indiqué et comme l'agent de police semblait le soupçonner.

On voudra bien remarquer ce que l'agent dit dans sa lettre, au sujet du capitaine Boyd. Il estimait qu'on pouvait se fier au capitaine pour agir correctement et faire observer la loi. Mais il est évident qu'entre le capitaine et le bureau de Vancouver, il n'y avait pas le même

lien de sympathie. C'est au bureau de Vancouver ou à celui de Montréal — peu importe, car Montréal devait rapporter la chose à Vancouver — que le capitaine Boyd avait déjà signalé, dans les mêmes termes que l'agent de police, le commerce d'alcool que faisaient les membres de son équipage. Le capitaine avait demandé qu'on mette un détective à bord de son navire pour trouver les coupables. L'agent de police l'avait aussi demandé. Jamais le capitaine Boyd n'a reçu une réponse catégorique, sauf lorsqu'on l'avertit que s'il persistait à faire des rapports de ce genre, il pourrait perdre son commandement. Nous savons maintenant quelle était l'attitude des autorités envers quiconque essayait d'entraver le commerce clandestin des gros bonnets de la marine marchande de l'Etat. C'est M. Temple qui le déclare, probablement par égard pour ceux qui lui avaient offert l'hospitalité et à qui il offrit à son tour l'hospitalité de sa compagnie pendant son séjour à Vancouver. En effet, pendant les sept semaines que cet enquêteur resta là-bas, il fut loin de vivre en reclus. Voilà donc ce qu'il dit après sept semaines passées auprès des autorités à Vancouver. Ses remarques se trouvent à la page 97 de "La voix de son maître":

Eussé-je été à la place du capitaine Tedford, au reçu des lettres du capitaine Boyd, demandant de placer un détective à bord du navire pour surveiller l'attitude des officiers à l'égard de leur capitaine, je crois que j'aurais conclu qu'il n'était pas digne de garder le commandement du *Farmer*.

Noble monsieur Temple! Protecteur et ami des contrebandiers, des parjures et des marchands de secrets! Protégé du chef du contentieux et du président!

Ceux qui dirigeaient le bureau de Vancouver, lorsque l'agent Beavan fit son rapport, sont d'un type qui paraît plaire à M. Temple. Pourquoi suivre le conseil de l'agent de police et consulter le capitaine Boyd pour connaître les coupables? Il valait bien mieux laisser prospérer le commerce de contrebande que de l'admettre et le supprimer. C'est pourquoi on ne consulta pas le capitaine Boyd pas plus qu'on n'avait répondu à la lettre de l'agent de police, lorsque le 16 juin, c'est-à-dire deux mois après le renvoi du capitaine Boyd, M. Tourtelotte écrivit de Vancouver ces quelques mots: à l'agent qui attendait impatiemment à Ocean-Falls:

L'honorable M. BENNETT: Quel poste occupe Tourtelotte?

L'honorable M. TAYLOR: Celui de sous-directeur.

Nous sommes également d'opinion que les marins et les chauffeurs n'ont pas fait le commerce d'alcool de leur propre initiative ou avec leurs propres ressources et nous attendons de trouver le moyen...

L'hon. M. TAYLOR

Il s'agit des gens dont mon honorable collègue d'Ottawa nous a annoncé le renvoi. Ils ont été congédiés, mais ils ne servaient que comme couverture.

Remarquez bien ceci: On refuse de placer un détective comme le demandaient le capitaine Boyd et l'agent de la police provinciale, mais on attend "de trouver le moyen"...

...qui nous permettra de trouver le vrai coupable.

Nous n'avons pas jugé à propos de demander au capitaine Boyd quel est celui qu'il considérait responsable, parce que nous ne voulions pas faire savoir que vous nous avez écrit.

Quant à la lettre anonyme que vous nous avez envoyée, je crois y reconnaître l'écriture de H. Davidson, ancien commis aux vivres sur l'*Observer*. Dans tous les cas, elle ne m'apprend rien de nouveau.

Qu'était-ce donc qui n'avaient rien de nouveau pour le chef du bureau de Vancouver? Voilà ce que disait la lettre datée de Vancouver, le 17 mai 1922 et adressée à l'agent provincial à Ocean-Falls:

Monsieur,—Veuillez savoir qu'on apporte du whisky à bord du *Canadian Farmer* pour le vendre clandestinement à Ocean-Falls.

Qu'on me permette de me reporter de nouveau à l'impudente et immorale conclusion de M. Temple, quand il dit "qu'il ne se faisait pas de commerce de liqueurs à bord du *Farmer* et du *Volunteer*".

Ces lettres nous ont été communiquées par l'entremise de M. Temple, en même temps que son rapport. Il les a examinées pendant plusieurs semaines et ensuite il a fait son rapport à son chef et au président de la compagnie, un rapport faux et honteux, destiné à tromper le Parlement et le public. Quel est ce service qui représente des hommes du type de Temple comme étant des modèles à suivre.

Il y a une autre partie du témoignage de l'agent provincial, qui est rapportée à la page 926 et qui dit ceci:

J'ai essayé pendant trois ou quatre mois (de me faire aider) et comme le capitaine Boyd remarquait mon découragement, cela m'ennuyait de voir qu'on ne m'envoyait personne. Je me rendais compte que je ne pouvais rien faire seul.

L'agent provincial a ajouté (voir page 928) que les treize premières bouteilles qu'il avait saisies à Ocean-Falls ne venaient pas d'un des matelots, mais d'un premier officier qui est maintenant décédé. Pourtant Temple dit "qu'il ne se faisait pas de contrebande".

Au sujet de la raison donnée par le bureau de Vancouver pour ne pas avoir voulu parler au capitaine Boyd de la plainte de l'agent d'Océan-Falls, il est bon de noter que le même jour, c'est-à-dire le 25 mai, Boyd écrivait ceci au surintendant Finglass, à Vancouver: "Je voudrais que vous mettiez la main sur ce contrebandier. Je crois que si vous insistiez auprès de ce maître d'équipage il parlerait; ou

bien essayez auprès de M. Butler, je pense qu'il est au courant." Mais Temple déclare sur son honneur "qu'il ne se faisait pas de contrebande."

Pour mieux marquer sa sympathie envers le contrebandier suspect, l'homme qui altérait le journal du bord, le parjure qui, s'il était abandonné entraînerait dans sa chute tous les chefs corrompus, M. Temple, le confident du président, fait dire ceci par le chef du contentieux et le président:

(2) Je trouve qu'il n'y a aucun motif sérieux pour justifier ces accusations de contrebande d'alcool contre Edgecombe et que pareille contrebande n'a pas eu lieu.

Mais encore une fois le contenu de son propre rapport prouve que sa conclusion est fausse; oui, je dis bien: fausse.

Voici un exemple: Un certain George Sargent, qui, comme je l'ai dit déjà, servait à bord du *Farmer,* mais qui fut congédié à la demande du capitaine Boyd, pour contrebande d'alcool (bien que Temple dise qu'il ne s'en faisait pas) fut interrogé à Portland, Orégon, par un détective de la marine marchande de l'Etat. Son nom avait été donné, par moi dit-il au département de la police secrète, comme celui d'un homme qui savait ce qui se passait. Comme dit Temple, c'est moi qui lui ai donné le nom de Sargent.

Voici ce que dit Temple lui-même à la page 36 de son rapport:

Il a déclaré qu'il avait transporté trois caisses de liqueurs et deux sacs de bière à bord du *Farmer* pour le second, Edgecombe, au commencement d'avril 1922; et la seconde fois, la même année, encore pour Edgecombe, sept caisses qu'il avait mises dans la cabine du commis aux vivres. On a fait remarquer que c'était un témoignage formel contre Edgecombe et on lui demanda ce qu'il avait à dire à ce sujet: Il répondit: "C'est faux, il n'y a pas un mot de vrai là dedans; jamais le maître d'équipage, ni d'autres n'ont apporté des liqueurs à bord pour moi, pendant que j'étais premier officier du *Farmer*".

Cet homme est celui que l'agent d'Ocean-Falls soupçonnait de colporter des liqueurs pour un des chefs du navire. La déclaration de Sargent semble justifier l'accusation, surtout étant donné qu'il a offert de venir à Vancouver et la répéter sous serment, risquant par conséquent de se faire arrêter s'il commettait un parjure. Mais Temple ne l'entend pas de cette oreille et voici ce qu'il dit (page 37):

Il me semble peu probable que les déclarations contenues dans la déposition de Sargent soient exactes. Que ferait un second de trois caisses de liqueurs et de deux sacs de bière à bord d'un navire de la grandeur du *Farmer*? Si ce liquide avait été consommé au cours d'un voyage aussi court que ceux que ces navires font, le commandant n'arait pu faire autrement que d'en avoir personnellement connaissance. On peut en dire autant des sept autres caisses qu'il prétend avoir déposées dans la cabine du commis aux vivres. D'après les témoignages des inspecteurs de la douane américaine cités plus loin, ces déclarations me paraissent fausses.

A cause de ce qui va venir ensuite, rappelez-vous bien cette remarque de Temple: "Que ferait un second de trois caisses de liqueurs et de deux sacs de bière à bord d'un navire de la grandeur du *Farmer*. Voilà la réponse aux déclarations de Sargent.

D'après Temple et ses collaborateurs, Edgecombe n'était pas un buveur et sa cabine n'était pas le lieu de rendez-vous des buveurs du navire. Temple dit: "Tous les chefs, de M. Keeley en descendant, ont nié les accusations concernant la cabine de Edgecombe." Mais est-ce que Keeley et les autres étaient sincères en disant cela? Finalement, arriva un jour où Edgecombe fut "pris en flagrant délit"; les inspecteurs de la douane trouvèrent cinq caisses de whisky en sa possession, bien que Temple se demande ce qu'un second pourrait bien faire de trois caisses à bord? Vraiment, qu'en ferait-il? Nous allons le savoir de Keeley lui-même, qui a déclaré dans sa déposition qu'on ne buvait pas à bord du navire. Voici les paroles que lui prêtaient le *Vancouver Sun,* le 20 mars:

La chose m'avais été signalée et j'ai trouvé que cet officier avait l'habitude de se faire bienvenir dans les ports du littoral avant d'aller en Californie et qu'il avait besoin de ces liqueurs pour son usage personnel. Le rapport officiel dit que le capitaine a pris cinq caisses pour l'approvisionnement du navire pendant plusieurs mois, au lieu d'aller chaque mois au magasin de liqueurs. Tout l'alcool fut saisi, à l'exception d'une caisse, et l'officier fut suspendu pendant trente jours.

L'honorable M. DANDURAND: A combien avait-il droit pour le voyage?

L'honorable M. TAYLOR: A rien du tout.

L'honorable M. DANDURAND: Les règlements empêchaient-ils le commandant d'en avoir pour son usage personnel?

L'honorable M. TAYLOR: Oui. On dit une caisse, mais en réalité, on ne leur a jamais permis d'avoir une caisse. Il a dit dans sa déposition que lorsqu'il était second, il n'avait jamais pris plus de trois ou quatre bouteilles. Le commandant a dit qu'il n'avait jamais pris plus de deux bouteilles à la fois et qu'il les payait de sa poche pour se conformer à la loi.

J'ai signalé cette déclaration de Keeley à l'attention de Temple, lui demandant de les comparer avec les autres déclarations de ce fonctionnaire, Keeley étant gérant pour le littoral du Pacifique et directeur du bureau à Vancouver. J'ai parcouru attentivement le rapport de Temple, mais je ne trouve pas sa conclusion. Pourquoi? Parce qu'il dit lui-même, comme je l'ai signalé, qu'un seul officier n'aurait pas besoin même de trois caisses à bord d'un navire. Or, il y en avait cinq. Et Keeley dit qu'il n'a jamais entendu dire qu'on buvait dans la cabine d'Edgecombe. Or, dans

cinq caisses, il y a soixante bouteilles. Ces navires sont habituellement absents de Vancouver une vingtaine de jours, ce qui ferait une moyenne de trois bouteilles par jour pour tout le voyage. S'il est vrai, comme le dit Keeley, qu'Edgecombe se servait de cette liqueur pour se faire bienvenir dans les ports du nord—et "il a cette habitude" dit Keeley—donc c'est une preuve qu'on buvait trop, comme s'en plaignait le capitaine Boyd. Mais Temple rapporte sans se gêner qu'il n'y a aucune preuve. Si le whisky n'était pas destiné à être consommé à bord du navire, alors c'était pour le vendre en contrebande; dans ce cas, comment se fait-il que Temple conclut que ce n'était ni pour l'usage d'Edgecombe, ni pour des fins de contrebande? Par conséquent, déjà les deux premières conclusions du rapport disparaissent, parce qu'elles sont fausses et contraires à la preuve qu'il présente lui-même.

J'ai la preuve que Keeley, le gérant du littoral du Pacifique, était au courant de ce commerce de liqueurs, de même que la direction à Montréal. La Commission des liqueurs du gouvernement provincial ayant été informée qu'une grosse quantité de whisky avait été envoyée à bord du *Volunteer* sur l'ordre du capitaine Edgecombe, demanda à Keeley des explications, car naturellement la Commission des liqueurs s'attendait à ce que ces navires fissent le commerce auquel ils étaient destinés, plutôt que de servir comme entrepôt de liqueurs.

Voici la déclaration officielle que le gérant du littoral du Pacifique a, prétend-on, signée:

> Le capitaine Edgecombe avait commandé cinq caisses de whisky pour l'approvisionnement du navire, ce qui était contraire aux règlements de la marine marchande de l'Etat. Les cinq caisses de whisky ont été saisies et sont maintenant sous la garde de la douane. Le capitaine Edgecombe a été puni pour cela de trente jours de suspension avec avertissement.

Cela concorde avec la nouvelle publiée par le *Sun*. Mais écoutez bien maintenant la version donnée au président de la compagnie. Comme j'avais signalé la chose à sir Henry Thornton, voici la réponse qui me fut faite:

> Les liqueurs en question n'ont jamais été à bord du navire, parce que les vendeurs, quand ils reçurent la commande, demandèrent au bureau de Vancouver, par téléphone, l'autorisation de les livrer, ce qui leur fut refusé.

Remarquez bien les derniers mots: "demandèrent l'autorisation de les livrer, ce qui leur fut refusé". A Vancouver, le jour où M. Temple refusa de me dire si sa soi-disant enquête avançait, j'ai demandé au bureau de la douane des renseignements au sujet de cette saisie de liqueurs à bord du *Volunteer*. Evidemment, le directeur savait que j'étais membre du Parlement et n'hésita pas à me montrer le rapport officiel qui a dû être envoyé à Ottawa, je suppose, et que n'importe quel membre pourrait se procurer s'il le demandait. Ce rapport officiel ne blâme naturellement pas Keeley, ni la compagnie, mais son contenu montre que la réponse donnée par ces dignes fonctionnaires à leur président, pour qu'il me la communique, était fausse. Il appert que la douane fut avertie qu'une quantité de spiritueux avait été livrée à bord du *Volunteer* dans des circonstances suspectes, et ayant remarqué que plusieurs jours avant, on avait pris un certificat de sortie pour cinq caisses, elle demanda à l'entrepôt de liqueurs ce qu'on avait fait de ces cinq caisses. La maison expliqua (voir p. 216, Sénat, 8 mai) pourquoi elles n'avaient pas été expédiées en même temps que la déclaration était faite, et qu'elles avaient été envoyées au quai où les douaniers les trouvèrent et les saisirent.

Or, le même monsieur Temple qui, lorsque Sargent rapporte qu'Edgecombe avait amené trois caisses à bord avec ses invités, refuse de le croire et s'écrie: "Que ferait-il de trois caisses?" trouve très naturel qu'il en apporte cinq. Voici ce qu'il dit à la page 53:

> Edgecombe ne faisait rien d'illégal ni d'irrégulier en commandant ces cinq caisses, et n'eut-ce été M. Keeley qui a empêché qu'on les mette à bord du navire, rien n'empêchait le capitaine de sortir ces liqueurs de l'entrepôt pour les besoins de l'équipage.

Examinons cette apologie que Temple fait de son protégé Edgecombe, le contrebandier, l'homme qui a altéré le journal du bord, le parjure comme on va s'en apercevoir tout à l'heure.

Je remarque que l'honorable sénateur de Lambton (l'honorable M. Pardee) sourit, semblant dire que c'est une chose ridicule à signaler: Le capitaine d'un navire de Sa Majesté, un parjure! Cela ne paraît pas ridicule là où j'habite, ni parmi les gens de mer que je représente.

"Il n'y avait rien d'illégal", dit Temple et quand il a écrit cela à son chef et au président, il avait devant lui le document avec lequel Edgecombe a pu sortir le whisky de l'entrepôt, à un prix nominal. Voici la déclaration assermentée qu'il avait faite pour l'avoir à bon marché:

> Je, soussigné Albert J. Edgecombe, commandant du vapeur *Canadian Volunteer*, jure solennellement que les marchandises susmentionnées savoir: 5 caisses de Whisky Bulloch-Lade, d'une valeur de $294, sont nécessaires et destinées à l'usage de mon équipage comprenant 28 personnes, pendant notre voyage à San Pedro, Cal., dont la durée ne sera probablement pas moins de trente jours.

Cette déclaration fut assermentée par le sous-percepteur. En déclarant faussement que les marchandises étaient destinées à l'équipage

pour le voyage à San Pedro, il a obtenu pour environ $100 une quantité de whisky pour laquelle il aurait été obligé de payer $294, s'il avait dit la vérité. Pourtant Temple dit: "Il n'y avait rien d'illégal". Telle est l'idée que Temple se fait de l'honneur dans le service qu'il... disons: qu'il orne de sa personne.

Temple avait des preuves qu'Edgecombe était soupçonné de faire le commerce de l'alcool. Il avait des lettres de Boyd, par exemple, puis les témoignages de plusieurs matelots qui avaient travaillé pour lui. Enfin, il y avait le rapport de la police d'Ocean Falls, disant qu'il y avait quelqu'un à bord du *Farmer*, et pas parmi les matelots, qui faisait de la contrebande. Temple aurait dû être sur le qui-vive, quand il a fait venir Edgecombe devant lui pour savoir quel rôle il avait joué dans cette affaire. Mais l'était-il? Pas le moins du monde. Jamais il n'avait été moins curieux. Edgecombe avait dit que ce n'était pas son habitude d'avoir du whisky à bord du navire, que lorsqu'il était second, il n'avait jamais emporté plus de quatre bouteilles en quittant le port et aussi "qu'il était absolument interdit par la compagnie d'avoir des spiritueux à bord". Néanmoins il avait là, à côté du navire, cinq caisses, soixante bouteilles qu'il avait juré devoir être pour l'usage de l'équipage pendant le voyage en Californie et l'enquêteur de la Compagnie ne trouve rien de mieux à faire qu'approuver l'état de choses.

Temple s'est-il endormi à ce moment là ou bien a-t-il passé accidentellement les pages révélatrices, alors que pendant tout le mois suivant, il est resté les yeux collés sur les dépositions qui devaient servir au rapport que nous avons aujourd'hui devant nous? Ou bien faussait-il tout simplement la situation en supprimant des preuves? Quelqu'un avait eu l'inspiration de demander qui avait payé pour les liqueurs? Manning probablement: Etait-ce la compagnie pour les besoins de l'équipage, ou était-ce le capitaine? Voici quelle fut la réponse à cette question très naturelle (page 767):

> Capitaine Edgecombe: A ma connaissance, le whisky n'a jamais été payé. . . . Il n'a jamais été payé par moi.

Analysons cette réponse, puisque M. Temple n'a pas voulu le faire pour nous. Edgecombe était-il si bien connu comme acheteur régulier de whisky par lots de cinq caisses qu'on pouvait lui livrer la marchandise sans prendre d'arrangements quant au paiement? Evidemment non, si, comme le dit Temple, il n'y avait pas "de commerce de liqueurs". Naturellement quelqu'un était censé devoir payer et a effectivement payé, car les maisons d'exportation n'envoient pas leur whisky à crédit. Pourquoi Temple n'a-t-il pas demandé à Edgecombe des détails sur cette expédition, comment la commande avait été donnée, comment il se faisait qu'il avait déclaré sous serment que la liqueur était destinée à l'approvisionnement de l'équipage, à qui il devait remettre le produit des marchandises ou la marchandise même, ou bien encore si c'était un cadeau qu'on lui avait fait. Nous ne pouvons pas accepter la théorie de Keeley, disant que c'était pour se faire bienvenir dans le nord, car, à ce moment là, Ocean Falls, le seul port du nord avait un magasin de liqueurs. L'agent A. D. Ramsay de la commission des liqueurs dit, au sujet des cinq caisses obtenus avec l'ordre d'Edgecombe (et dont Edgecombe dit qu'il ne sait pas qui a payé pour elles) (page 1243a): "Autant que je sache ces cinq caisses de liqueurs étaient retenues par la douane et personne ne les réclamait". N'est-ce pas tragique? Cinq caisses de whisky que personne ne réclame et personne ne cherche à savoir, pas même M. Temple, pourquoi elles se trouvaient là.

L'honorable M. DANDURAND: C'est cette fois-là qu'Edgecombe fut suspendu pour trente jours.

L'honorable M. TAYLOR: Oui, suspendu pour trente jours; mais il n'y a rien pour indiquer qui étaient ses associés. Voilà un homme avec cinq caisses de whisky, au sujet desquelles il risquait de se faire arrêter pour faux serment et pour lesquelles il prétend n'avoir rien payé, parce qu'elles n'étaient pas pour lui. Alors la question se pose immédiatement: Qui a payé? Ce devait être quelque personne à terre, certains des gros bonnets qui étaient associés avec lui dans ce commerce de spiritueux.

M. Temple a passé sept semaines à Vancouver pour vérifier l'accusation de contrebande qui avait été portée et il n'a posé aucune question pour savoir à qui appartenait ce whiskey. Vous avez là la clef de la situation. Si on avait insisté auprès d'Edgecombe pour savoir comment il était venu en possession de cet alcool sans avoir rien déboursé, il aurait dit finalement: Ce whisky était pour un tel ou un tel. Il aurait également expliqué comment il s'était arrangé pour amener ce whisky à bord. . .

L'honorable M. DANDURAND: Il n'a pas prétendu que c'était pour l'approvisionnement de l'équipage.

L'honorable M. TAYLOR: Il a juré que c'était interdit. Dans sa réponse à M. Temple il a déclaré: Nous n'avons pas le

droit d'avoir du whisky à bord. Il y avait un avis du bureau de Vancouver menaçant de renvoi les officiers ou les matelots qui apporteraient de l'alcool à bord.

L'honorable M. HAYDON: Il fut suspendu pour trente jours.

L'honorable M. TAYLOR: Oui, mais il ne s'agit pas de cela. Qui l'a payé pour les trente jours?

L'honorable M. HAYDON: L'honorable sénateur prétend que les chefs de la marine marchande n'appliquaient pas la discipline. Mais puisqu'ils congédiaient quiconque commettait une faute, cela ne démontre-t-il pas qu'ils surveillaient leur service?

L'honorable M. TAYLOR: Peut-être aux yeux de l'avocat de la marine marchande, mais pas pour moi. On constate que cet homme avait fait une fausse déclaration; il était passible de poursuite et de prison. On l'a écarté pendant un mois parce que les agents de la douane et de la commission des liqueurs menaient du bruit autour de l'affaire et qu'il fallait agir. Cependant, il n'avait pas dit que le whisky lui appartenait. L'agent de la commission des liqueurs a déclaré que les caisses étaient restées là pendant plusieurs semaines, sans que personne ne vienne les réclamer. Savons-nous si les propriétaires de cet alcool n'ont pas payé au capitaine son mois d'appointements de telle sorte que l'incident lui a procuré un congé et rien de plus?

L'honorable M. HAYDON: A moins de le savoir, pourquoi cette insinuation à l'adresse de la compagnie?

L'honorable M. TAYLOR: Je demande que cela fasse le sujet d'une enquête. Si M. Temple avait interrogé des témoins au lieu d'étouffer l'affaire, il aurait fait l'enquête que je demande maintenant.

L'honorable M. HAYDON: Il n'est pas juste de porter de pareilles accusations contre M. Temple. L'honorable sénateur est protégé par l'immunité parlementaire, tandis que M. Temple est tout simplement avocat. Il me semble que c'est agir un peu trop durement à l'égard de M. Temple.

L'honorable M. TAYLOR: Cela m'est égal de me faire interrompre, mais je suis surpris de trouver dans cette enceinte un sénateur qui ne trouve rien de mieux qu'excuser des coquineries comme celles qui sont indiquées dans ce dossier. Toutes les preuves que j'apporte se trouvent dans le dossier présenté par ce monsieur Temple et je proteste de toutes mes forces contre l'insulte qu'on adresse au Parlement en nous disant qu'il ne se faisait pas de contrebande à bord du *Farmer* et du *Volunteer* ou de la part d'Edgecombe, en face de l'affidavit donné à la douane et toutes les autres preuves corroborantes qui existent. Voilà ce qui me renverse. C'est grâce à la protection des gens haut placés que des crimes pareils peuvent se répéter à la honte et au regret des honnêtes gens qui sont au service du gouvernement canadien.

Comme il se fait tard, je n'entrerai pas dans les détails du témoignage d'Amburn; je n'en dirai que quelques mots. Un gardien, nommé Robert Amburn, a signé un affidavit, expliquant en détail comment on amenait de l'alcool à bord de ces navires. Il se trouve que c'est l'homme qui a donné à la douane le renseignement à la suite duquel l'affaire d'Edgecombe fut éventée et les cinq caisses trouvées. M. Temple fait pour Amburn comme pour tous les autres témoins importants; il refuse d'accepter son témoignage, disant qu'il n'est pas digne de créance. Il accepte celui d'un nommé A. Gibson, qui déclare avoir renvoyé Amburn, parce qu'il était indigne de confiance. Il y avait alors deux ans qu'Amburn faisait partie du service. Ce nommé Gibson déclare que lorsqu'il l'a congédié, il lui a dit tout simplement: Vous avez fini. C'est toute la conversation qu'il eut avec Amburn et Temple accepte cela. Or, voici ce que dit Amburn:

Juste avant la guerre, je demeurais à Penticton, C.-A., où je m'enrôlai dans la cavalerie. Plus tard je partis outre-mer avec le 2e régiment sous le commandement du colonel Bott. Je servis en France et fus blessé à la crête de Messines. Je revins au Canada au mois d'août 1916. Il y a environ cinq ans, je vins demeurer à Vancouver-nord et, depuis ce temps-là, j'ai été employé surtout comme gardien.

Amburn cite ses références pour toutes les places qu'il a occupées, presque invariablement comme gardien; ce sont: en 1917, B. C. Packers' Association; 1918, Wm Lyall Shipbuilding Company; 1920, James Coughlan & Sons, constructeurs de navires, Vancouver; 1921, Alexander Philip, magistrat de police, Vancouver-nord.

Dans le cas où l'on douterait de cette dernière, qu'on me permette de donner lecture de la lettre suivante:

James H. Falconer, Ecr.,
Commission des Liqueurs.

Je vous présente M. Robert Amburn, un vétéran de bonne réputation, qui demeure dans cette ville. Il a occupé divers emplois de confiance et possède de bonnes recommandations. Je serais heureux si vous pouviez l'aider. C'est un bon et intelligent libéral.

Signé. Alex. Philip.

Voici maintenant le témoignage d'un haut personnage:

Mon cher Falconer,

Je voudrais bien que vous puissiez faire quelque chose pour cet homme de Vancouver-nord. M. A. Macdonald.

L'honorable M. BENNETT: Est-ce le juge Macdonald?

L'honorable M. TAYLOR: C'est le personnage qui a été nommé juge de la cour d'appel l'autre jour, et dont le nom doit certainement commander le respect ici. Puis, il y a une recommandation du Club des vétérans de Vancouver, datée du 8 juin 1921; une autre de Victor W. Odlum, qui a été élu, l'autre jour, député libéral de Vancouver, datée du 9 mars 1922; enfin une autre du même M. A. Macdonald pour rentrer au service de l'Etat, laquelle est ainsi conçue:

Mon cher Charles,

Amburn pense qu'il y a une place libre pour amarrer les navires au quai Salisbury. Il pourrait faire cela.

Il me semble avoir démontré qu'Amburn n'est pas tout à fait sans mérite. A propos, c'est lui qu'on a congédié avec ces simples mots: Vous avez fini. Et celui qui l'a ainsi congédié, un certain Gibson, est lui-même suspect, à tel point que le gérant Keeley a dû charger le détective McDuffee de le surveiller. McDuffee a comparu devant M. Temple et a expliqué comment il avait surveillé Gibson, McNicholl et Andrews. Voilà donc un homme soupçonné de faire de la contrebande qui renvoie un gardien qui est un ancien soldat, avec cette phrase dédaigneuse: Vous avez fini.

Voici comment Amburn explique son renvoi:

Environ trois mois après cet incident...

C'est-à-dire après qu'il eut vu Edgecombe amener 20 caisses à bord de son navire.

...soit en juin, 1923, M. Gibson, le chef des cargaisons, me notifia mon renvoi, me donnant comme raison que je parlais trop au sujet de ce que je voyais à bord des navires. Il me dit que j'étais accusé d'avoir donné des informations au sujet de liqueurs qu'on aurait amenées à bord du *Volunteer*: que l'ordre de me renvoyer avait été donné par M. Keeley, le directeur qui avait encore l'impression que j'avais eu quelque chose à faire avec la lettre adressée à la police d'Ocean-Falls. J'étais supposé, a-t-il ajouté, avoir été trop loquace avec les agents de la douane et avec les agents de la Commission des liqueurs qui étaient venus me questionner. Après m'être renseigné en ville, j'ai appris que mon renvoi avait été discuté devant le comité dispensateur des faveurs politiques dans la localité avant qu'on me l'eut notifié, et qu'il avait été approuvé. On ne m'a donné aucun avis, ni salaire: j'ai été renvoyé sur-le-champ.

Je pense donc avoir amplement démontré qu'Edgecombe faisait la contrebande d'alcool. Plusieurs membres de l'équipage disent que sa cabine était pleine de liqueurs. Storey affirme que le second "buvait constamment", mais sans être absolument ivre. Tout cela est consigné dans le rapport de M. Temple. Nous avons ensuite Sargeant qui transporta pour Edgecombe les trois caisses de liqueurs et les deux sacs de bière en avril 1922 et les sept caisses la fois suivante; Floden, qui fut envoyé à terre avec mission d'acheter douze bouteilles pour Edgecombe; Amburn, à qui Edgecombe avait dit de payer l'amende de $50 que le capitaine Boyd avait imposée à Fraser. Vis-à-vis de cela, nous avons les démentis qu'a donnés Edgecombe sans être assermenté. Néanmoins, Temple accepte la version d'Edgecombe de préférence à celle de tous les autres et trouve qu'il ne faisait pas la contrebande et qu'il ne se faisait pas de commerce de spiritueux à bord de ces navires.

J'estime qu'il a été établi, au delà de toute contestation, qu'Edgecombe était mêlé du commencement à la fin à ce commerce de contrebande et que Temple l'a délibérément exonéré de cette accusation, de même que de l'autre, concernant les fausses inscriptions pour l'assurance. Je tiens à rappeler au président la menace ou la promesse qu'il m'avait faite dans sa lettre du mois de février dernier, dans laquelle il disait: Quand cette enquête sera terminée, quiconque aura été trouvé coupable d'actes de nature à nuire au service sera certainement congédié. Je lui demande aujourd'hui de remplir sa promesse à l'égard de ceux que j'ai dénoncés.

Maintenant, il s'agit de savoir ce que nous allons faire. L'honorable sénateur m'a suggéré, l'autre jour, une commission royale. A quoi servirait-elle sans le concours de la police que le gouvernement seul peut fournir? Le président et ses collaborateurs ayant menacé de renvoi quiconque donnerait des renseignements comment pourrait-on obtenir des informations des employés, et aussitôt qu'ils ne sont plus à l'emploi de la marine de l'Etat on leur en fait grief et on leur prête des motifs indignes. D'après moi, il ne s'agit pas surtout d'avoir une commission royale ou un comité, mais bien de mettre la police du gouvernement aux trousses de ces individus.

J'ai assez de confiance en notre gendarmerie pour croire que si le gouvernement la chargeait de découvrir la contrebande qui se fait à bord des navires de la marine marchande de l'Etat ou les fraudes qui se commettent dans les achats de cette compagnie, nous obtiendrions vite des résultats et les incidents semblables à ceux que j'ai malheureusement été obligé d'exposer à la Chambre, ce soir, ne se renouvelleraient pas à l'avenir.

L'honorable ANDREW HAYDON: Messieurs, je demande la permission de prendre part à ce débat, soulevé d'abord par la demande d'enquête de l'honorable sénateur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor) et ensuite par la motion de l'honorable sénateur de Simcoe (l'honorable M. Bennett) que nous discutons en ce moment.

Bien qu'étant un nouveau venu parmi les honorables membres du Sénat, je suis déjà un peu au courant de ses délibérations, car depuis vingt ans ou à peu près, j'ai eu l'honneur de comparaître devant ses divers comités et de me familiariser avec les affaires de cette honorable assemblée. Je demande donc à mes honorables collègues d'être indulgents à mon égard, étant donné que c'est la première fois que j'ai l'avantage d'adresser la parole dans cette enceinte.

Je ne pouvais pas laisser passer cette occasion sans dire quelques mots du personnage si vivement et je dirai même si injustement critiqué par l'honorable sénateur qui m'a précédé. Je connais M. Temple depuis 16 ou 17 ans. Je l'ai rencontré maintes fois à la commission des chemins de fer, au tribunal et ailleurs. Il n'y a pas en Canada d'homme plus honorable que Reginald Temple. Nous n'avons jamais été associés dans quoi que ce soit; nous avons toujours été adversaires politiques, car c'est un conservateur. Je ne dis pas cela pour introduire la question de politique dans ce débat, car je me souviens des avertissements que nous donnait, l'autre jour, le leader du parti conservateur au Sénat, mais pour que tout ce que je vais dire soit interprété non pas comme un discours fait dans un but politique mais au point de vue où tous nos honorables collègues se placent, j'espère, lorsqu'il s'agit d'entreprises nationales, comme les chemins de fer et la marine marchande de l'Etat. J'entends donc parler non pas en tant qu'avocat, ni comme membre du Sénat ou membre du parti libéral auquel je suis fier d'appartenir, ni comme adversaire du parti conservateur, mais simplement comme Canadien. Il ne doit pas être question de politique, lorsqu'il s'agit d'une entreprise nationale comme la marine marchande et le réseau des chemins de fer de l'Etat. Cette entreprise a été créée, encouragée et protégée par le parti conservateur; elle est devenue l'enfant adoptif du parti libéral. Mais c'est une chose qui appartient à la nation et qui doit être placée au-dessus de toutes considérations politiques et si nous ne l'envisagions pas de cette façon, j'estime que nous ne ferions pas notre devoir de législateurs et d'administrateurs publics.

Pour me faire bien comprendre, on me permettra de résumer la situation signalée par l'honorable sénateur qui a porté les accusations et qui a demandé que le Sénat fasse une enquête à leur sujet.

Prenons d'abord l'exposé que l'honorable sénateur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor) a commencé le 8 mai et qu'il a terminé ce soir. Toutes les accusations sur lesquelles s'appuie la demande d'enquête peuvent se résumer en quatre catégories. Il y a d'abord le renvoi du capitaine Boyd et tous les faits qui s'y rapportent: l'altération du journal du bord; les accidents, les réparations au navire à Vancouver ou Prince-Rupert, les fraudes commises à l'égard de la compagnie d'assurance, tout cela constituant une sorte de complot ayant causé le renvoi de cet officier: Telle est la première accusation.

La deuxième accusation a trait à la contrebande des spiritueux à bord des navires, dont l'honorable sénateur a parlé assez longuement ce soir.

Dans la troisième catégorie d'accusations portées par mon honorable collègue le 8 mai dernier, se trouvent celles touchant Labrie, l'acheteur du réseau national dans l'île de Vancouver. Puis entre le 8 mai et aujourd'hui, on a signalé une autre série de "coquineries", comme dit notre honorable collègue, au sujet du vol, sur les quais de Vancouver, de certains matériaux appartenant à la marine marchande du Canada.

Voilà donc les divers griefs ou chefs d'accusation que l'honorable sénateur désire faire examiner par un comité du Sénat. J'ai l'intention de les discuter amplement tout à l'heure.

Lorsque notre honorable collègue a soulevé la question pour la première fois le 8 mai, il a donné lecture de plusieurs lettres indiquant combien il lui avait été difficile de savoir de sir Henry Thornton et des autorités à Montréal pourquoi ces actes de coquinerie n'avaient pas fait l'objet d'une enquête.

On me permettra de faire remarquer que le principal accident qui est arrivé à Boyd en sa qualité de commandant du *Canadian Farmer*, a eu lieu à Danger Reef, entre Vancouver et Prince-Rupert, le 18 juin 1922 et que cet accident a fait l'objet d'une enquête par le tribunal régulier deux ou trois mois après. Les commissaires des naufrages du Canada sont nommés, vous le savez, en vertu d'une loi dont l'application est placée sous la surveillance du ministère de la Marine. Le commissaire en question, M. Macpherson, et deux adjoints, formant le tribunal, examinèrent l'accident, comme c'était leur devoir, et rapportèrent leurs conclusions. Ce rapport se trouve dans le dossier qui est actuellement devant le Sénat. Voilà donc un tribunal régulièrement constitué par la loi pour connaître des affaires de ce genre. Ses membres ont les connaissances techniques et autres aptitudes qui leur permettent de les examiner comme il faut. C'est ce qui a été fait dans la circonstance et les commissaires ont communiqué leurs conclusions aux autorités du réseau à Montréal.

Tout homme raisonnable penserait que le jugement d'un tribunal aussi bien qualifié dut prévaloir. Ayant devant lui le rapport,

dont je citerai dans un instant quelques-unes des conclusions—toutes contre Boyd—sir Henry Thornton avait parfaitement le droit de se dire: Je ne veux pas qu'on dépense l'argent de la nation, ni le temps de mes employés à faire des enquêtes sur une affaire qui a déjà été examinée à fond. Voilà, d'après moi, pourquoi sir Henry Thornton a hésité à accéder à la demande de mon honorable collègue et cela me paraît parfaitement plausible, étant donné le poste qu'occupe sir Henry Thornton et la situation du réseau national. Je reviendrai là-dessus dans quelques instants.

Plusieurs mois se passèrent, après quoi M. Temple, l'avocat régional du réseau à Winnipeg partit pour le littoral à la demande de sir Henry Thornton pour essayer de satisfaire l'honorable sénateur de New-Westminster, lui faire comprendre la situation et examiner ses griefs, afin que les autorités de la compagnie et le public sachent à quoi s'en tenir.

J'ai dit que je connaissais M. Temple. Je regrette, je le répète, que son honneur, son talent et sa droiture, aient été mis en doute avec autant de violence et d'animosité que l'a fait l'honorable sénateur de New-Westminster, ce soir. Je ne sais pas si je suis dans les bornes du règlement; je ne voudrais rien dire qui fut offensant, ni profiter d'une condition quelconque qui ne fut pas tout à fait conforme à l'étiquette de cette assemblée; mais je dis à mon honorable collègue que s'il avait proféré contre moi les mêmes remarques qu'il a faites sur le compte de M. Temple, ce soir, je lui demanderais de se désister des privilèges dont il jouit en qualité de sénateur, et je demanderais aux tribunaux de m'accorder des dommages-intérêts ruineux pour lui.

L'honorable M. TANNER: Vous êtes comme Finglass. C'est ce qu'il avait fait.

L'honorable M. HAYDON: Je souhaite que cela se fasse.

L'honorable M. TAYLOR: Finglass avait demandé de mettre bas les masques.

L'honorable M. HAYDON: J'en parlerai peut-être avant d'avoir fini.

L'honorable M. TANNER: L'honorable sénateur a l'humeur belliqueuse. Des arguments vaudraient mieux que des mots.

L'honorable M. HAYDON: Les mots sont à leur place. Je vais aussi apporter les arguments.

L'honorable M. TANNER: Vous ne l'avez pas fait jusqu'ici.

L'honorable M. HAYDON: Si je ne peux pas dire ce que je viens de dire, j'ai du moins le droit de le penser.

L'honorable M. TANNER: Rien ne sert de faire du bruit.

L'honorable M. PARDEE: Alors vous devriez vous taire.

L'honorable M. HAYDON: Voici ma thèse: Boyd a reçu une lettre à laquelle mon honorable collègue a fait plusieurs fois allusion; dans cette lettre on informait Boyd qu'il était renvoyé à cause des accidents qui étaient arrivés à son navire. Quels étaient ces accidents? Qu'on me permette de les énumérer brièvement. Toutefois, auparavant, je ferai observer que le capitaine Boyd, comme l'a dit notre honorable collègue, naviguait depuis trente ou quarante ans, mais il avait acquis son expérience principalement dans l'Atlantique et sur des bateaux à voiles, pas sur des vapeurs. Il avait très peu d'expérience comme commandant de vapeur, mais il s'entendait à merveille pour trouver des défauts à son équipage et des difficultés dans le poste qui lui était échu.

Je crois comprendre que c'est l'honorable sénateur de New-Westminster qui l'avait recommandé pour le poste dont il fut démis. Dans tous les cas, ce n'était pas la première fois qu'il se faisait défendre par mon honorable collègue. Il y a douze ans, le capitaine Boyd alors qu'il était patron d'un petit bateau sur le Fraser, eut bien des déboires. Il s'était fait des ennemis des membres de son équipage et ses difficultés ne se comptaient plus. Il demanda l'avis d'un ami, un personnage dont il avait été autrefois un des électeurs dans New-Westminster et qui est maintenant membre du Sénat. Le capitaine Boyd sollicita donc le concours de cet honorable représentant, lorsqu'il se trouva en peine. Le gouvernement fit faire une enquête. J'imagine que si les autorités de la marine marchande de l'Etat avaient su que Boyd était un individu de cette trempe, même la recommandation de l'honorable sénateur de New-Westminster n'aurait pas réussi à lui faire confier le commandement du *Canadian Farmer* ou de n'importe quel autre navire de la marine marchande canadienne.

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable sénateur me permettra de l'interrompre. Il n'est pas exact de dire que le capitaine Boyd a été nommé sur ma recommandation.

L'honorable M. BENNETT: Ne gâtez pas l'histoire.

L'honorable M. HAYDON: Ça ne la gâterait pas.

L'honorable M. TAYLOR: Pardonnez-moi. Le capitaine Boyd s'est adressé au capitaine Tedford après quatre ans de service comme

commandant d'un vapeur pendant la guerre: réussit à convaincre le capitaine Tedford de ses aptitudes et reçut la promesse d'un commandement. Douze ou treize mois plus tard, le capitaine Boyd me demanda si je pouvais faire quelque chose pour hâter sa nomination. J'écrivis poliment au capitaine Tedford, lui demandant quand il comptait confier un navire à Boyd et s'il ne pouvait pas le nommer de bien vouloir l'en avertir, afin qu'il se cherche un poste ailleurs. Le capitaine Tedford, dans sa réponse, me chargeait de dire à Boyd qu'il aurait le commandement du prochain navire qui viendrait dans le Pacifique. Voilà tout ce que j'ai eu à faire avec la nomination du capitaine Boyd.

L'honorable M. HAYDON: C'est conforme à ce que j'ai dit, sauf que mon honorable collègue a pris un peu plus de temps pour l'expliquer.

Le capitaine Boyd prit le commandement du *Canadian Farmer*, allant d'abord de Vancouver à Prince Rupert, puis ensuite de Vancouver à San Pedro, un port de Californie. Il était entré en fonctions, je crois, au mois d'août 1921 et il fut congédié à la fin d'août 1922. Je vais maintenant faire un bref exposé de la carrière du capitaine Boyd, comme commandant du *Canadian Farmer*.

Premièrement, il fit échouer son navire sur les bancs de Nanaïmo. Le troisième officier avait dit qu'il y avait un chenal; Boyd se fia là-dessus et s'échoua sur les bancs, causant $2,000 de dégâts au *Canadian Farmer*. On lui avait pourtant déjà donné un pilote pour lui montrer la voie le long de la côte. Les autorités de la marine marchande pensaient bien faire en renseignant ce nouveau commandant qui venait d'un autre océan et en lui indiquant la route à suivre de même que les dangers à éviter. Cela coûta à la Marine marchande du Canada la somme de $1,378.62. Je veux dire qu'elle avait pris ses précautions en renseignant son nouveau commandant sur la façon de diriger son navire et, peu de temps après, il faisait échouer ce navire sur les bancs de Nanaïmo, lui causant $2,000 de dégâts. Le capitaine Boyd a toujours eu l'habitude de rejeter le blâme sur les autres, et naturellement, cette fois-là, ce n'était pas de sa faute, mais celle du troisième officier, M. Butler.

Un peu plus tard, la même année, son navire frappa des billes de bois en sortant d'Ocean-Falls et, cette fois-là, il blâma le timonnier. Il avait beau être commandant du navire, pour lui, ce n'est pas le commandant qui est responsable.

Une autre fois, le *Canadian Farmer* manœuvrait dans le port de San Pedro, sur la côte de Californie, lorsqu'il entra en collision avec un autre navire appelé le *Caluso*. Le capitaine blâma le pilote. Les dégâts furent insignifiant, mais, d'après le peu que je sache en fait de navigation, c'est au commandant qu'il appartient de surveiller le pilote.

L'honorable M. ROBERTSON: L'honorable sénateur pourrait-il nous dire où il a puisé ses renseignements?

L'honorable M. HAYDON: Dans le dossier.

L'honorable M. ROBERTSON: Dans le rapport de M. Temple?

L'honorable M. TAYLOR: A quelle page?

L'honorable M. ROBERTSON: L'honorable sénateur a toujours cité la page et donné le renseignement complet.

L'honorable M. HAYDON: Je ne vais pas citer les pages une par une. On me permettra de prendre la responsabilité de ce que j'avance. Je discute sur le rapport de M. Temple.

L'honorable M. TAYLOR: Les témoignages touchant cet accident en Californie montrent que la direction du navire était entre les mains du pilote. On sait que le commandant est toujours responsable. Le pilote avait la direction du navire qui, en tournant à côté d'un autre vaisseau accrocha ses embarcations qui dépassaient. Chaque navire paya ses frais, car tous les deux étaient responsables. Quant à l'accident d'Ocean-Falls, si mon honorable collègue a lu le dossier, il doit savoir que le timonnier tourna la roue une première fois du mauvais côté et refit la même chose une deuxième fois. Le capitaine commanda machine arrière à toute vitesse et envoya le second à la timonnerie pour voir ce qu'il y avait. Le second revint en disant: L'homme a tourné la roue du mauvais côté; il ne sait pas ce qu'il fait. Pourtant un de nos honorables collègues vient dire ici que c'était la faute du commandant.

L'honorable M. HAYDON: Peu importe les explications: Boyd était le commandant du navire, et il était responsable des accidents qui pouvaient survenir. Si j'engage un homme pour faire certaines choses pour moi et que cet homme ne fasse que des erreurs, je le congédie. C'est ce qui est arrivé à Boyd. Peu importe qui il blâme, peu importe les circonstances et la façon dont il les relate, il n'en est pas moins vrai que le blâme retombe sur le commandant du navire. Si la marine marchande du Canada devait blâmer tantôt le troisième officier, tantôt le timo-

nier, comment voudrait-on qu'elle puisse survivre? Elle doit se fier à ses commandants et si ceux-ci ne sont pas des gens capables, elle est vouée à un échec. Les autorités de la marine marchande ont donc bien fait de renvoyer le capitaine Boyd, plutôt que de ruiner la compagnie.

Une autre fois encore dans le bassin de la Nouvelle-Angleterre, l'hélice se mêla avec l'amarre d'arrière, c'était au commandant de voir que les amarres fussent retirées. Le capitaine Boyd blâma le troisième officier.

On a aussi accusé Boyd d'avoir bloqué le port de San Pedro à la suite d'une difficulté avec un autre navire. Il blâma un autre officier.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur voudrait-il lire la version de Tedford à ce sujet?

L'honorable M. HAYDON: Je ne l'ai pas devant moi. Je présente ma thèse et si mon honorable collègue a des objections à faire valoir, il les exposera un peu plus tard.

L'honorable M. BENNETT: Lisez les témoignages.

L'honorable M. HAYDON: Puis le navire eut un autre accident à Vancouver-nord, où il causa des dégâts au débarcadère. Boyd, bien qu'il fut le commandant, rejeta le blâme sur le mécanicien.

Il y a une demi-douzaine d'incidents de peu d'importance que je ne me donnerai pas la peine de relater, et j'arrive maintenant à l'accident le plus grave. Le 18 juin 1922, le navire s'échoua sur les écueils de Danger Reef. A partir de ce moment-là, on n'entend parler que d'appareils à gouverner, de quilles de roulis, de plaques bossuées, et de toutes sortes d'ennuis qu'ont causés ces parties du navire, y compris les fraudes d'assurance à Prince Rupert.

Cet accident, survenu le 18 juin à Danger Reef, en allant de Vancouver à Prince Rupert, fit l'objet d'une enquête spéciale par les commissaires des naufrages du Canada. Ces commissaires, qui, comme je l'ai déjà fait remarquer, sont des gens doués de l'intelligence et des connaissances techniques voulues pour étudier et juger les cas de ce genre, examinèrent donc cet accident de Danger Reef. Je n'ai pas besoin de citer leur jugement tout au long: il a été publié. Mais voici ce qu'ils ont à dire au sujet de Boyd:

> Le tribunal, néanmoins, considère qu'il mérite plus de pitié que de reproche pour n'avoir pas su agir comme il convenait; car, tout en étant incontestablement un marin excellent et rompu au métier, ayant plusieurs années d'expérience comme commandant de voilier, sa connaissance des conditions locales en Colombie-Anglaise ne pouvait être que très limitée comme d'ailleurs son expérience en qualité de commandant de navire à vapeur.

Donc, voilà un tribunal entièrement compétent et institué spécialement pour enquêter sur tous les naufrages qui ont lieu sur nos côtes, qui, sans hésitation, se prononce contre le capitaine Boyd, disant qu'il a fait échouer par sa faute son navire sur les écueils de Danger Reef.

Le capitaine Boyd n'avait pas assez de l'accident, ni de l'enquête. Il déposa une plainte entre les mains des commissaires, plainte dont mon honorable collègue de New-Westminster a fait mention. Il prétendit qu'après l'accident plusieurs événements se produisirent à bord du navire: d'abord les avaries à l'appareil de direction du navire, puis les inscriptions dans le journal du bord indiquant que les chaînes avaient été forcées, que le mécanisme de direction fonctionnait difficilement, etc. Il prétendit que ces inscriptions étaient fausses. Les commissaires des naufrages examinèrent ses accusations et ses griefs touchant sa réputation de marin. Il indiqua que ces faux étaient imputables à certains de ses officiers—c'est-à-dire d'une façon générale dans son témoignage—et que le blâme retombait sur lui, lui faisant ainsi beaucoup de tort.

Les commissaires, dans leur jugement, disent qu'après de longues plaidoiries et de nombreuses dépositions, les prétendues fausses inscriptions dans le journal du bord semblent avoir été au nombre de trois, dont deux dans le livre du second et une dans le livre du mécanicien, mais toutes insignifiantes et sans importance. En outre, étant donné que le capitaine n'avait pu prouver ses accusations de faux et de malhonnêteté, ils le condamnaient aux frais qui sont mis habituellement à la charge de la partie perdante.

Je n'en dirai pas plus long, ce soir, quant aux raisons qu'avaient les autorités de la marine marchande de l'Etat pour renvoyer le capitaine Boyd, un incompétent, un patron incapable qui avait à son dossier toute une série d'accidents. "La situation devient absolument intolérable; nous ne pouvons pas garder cet homme plus longtemps; nous sommes obligés de le congédier" telle est la décision que prit la direction de la marine marchande et le capitaine fut congédié. Remarquez bien que cela se passait à la fin d'août 1922 et ce n'est qu'à ce moment-là qu'il porta ses accusations de faux et de complot pour la majoration du compte des réparations au profit des officiers. Ensuite il dénonça la contrebande. Finalement il alla trouver l'honorable sénateur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor)

pour lui confier toute l'histoire, car celui-ci l'avait déjà aidé dans une aventure semblable qui lui était arrivée sur le Fraser.

L'honorable M. TAYLOR: Mon honorable collègue me permettra de l'interrompre de nouveau. Je regrette qu'il représente le capitaine Boyd sous de fausses couleurs. Boyd n'a pas eu d'accident avec le *Samson*.

L'honorable M. HAYDON: Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. TAYLOR: Je sais que je n'ai pas le droit d'interrompre mon honorable collègue, mais il me le permettra peut-être, car c'est la réputation d'un homme qu'il attaque. Le capitaine Boyd m'a fait part d'une série de vols dont s'étaient rendus coupables certains membres de l'équipage du *Samson*. J'ai fait faire une enquête par un juge qui recommanda le renvoi des quatre individus et la réintégration du capitaine Boyd, qui avait été démis de ses fonctions par son supérieur immédiat pour avoir fait ces rapports. Il n'y avait rien contre le capitaine Boyd; sa conduite était parfaitement justifiée. Il n'y avait rien non plus contre lui à propos du *Samson*.

L'honorable M. HAYDON: Je n'ai jamais dit qu'il y avait eu quelque chose contre lui quand il commandait le *Samson* sur le Fraser, mais qu'il avait demandé de l'aide à son ami, comme il l'avait fait dans la circonstance précédente. Cette fois-ci, son renvoi était motivé, et si vous examinez le dossier, vous verrez que ceux qui ont le plus défendu Boyd ont été également renvoyés du service de la marine marchande de l'Etat.

Je ne ferai pas mention des incidents de moindre importance. Ce que j'ai exposé à mes honorables collègues représente la version de la marine marchande de l'Etat et les raisons pour lesquelles elle a renvoyé le capitaine Boyd. J'espère qu'ils les garderont présentes à leur esprit.

Maintenant regardons l'autre côté de la médaille. Le capitaine Boyd est venu trouver l'honorable sénateur de New-Westminster et c'est alors que la situation est devenue, à mon avis, vraiment remarquable. D'après le dossier, il semblerait que le renvoi du capitaine Boyd eut dépendu uniquement de l'altération du journal du bord. Or, on aurait pu supposer que le capitaine ayant son journal de bord et connaissant bien son métier eût lui-même découvert la supercherie et préparé sa thèse. Eh bien, qu'on me permette de citer une partie du témoignage de l'honorable sénateur de New-Westminster dans lequel il contredit le commissaire des naufrages. Voici ce qu'il a dit:

Je tiens à dire que je suis entièrement responsable de ces accusations...

L'honorable M. TAYLOR: Bravo, bravo.

L'honorable M. HAYDON:

...et que je n'ai été nullement inspiré par le capitaine Boyd. C'est moi qui ai découvert ces faux et je maintiens qu'ils existent. C'est moi qui les ai signalés au capitaine Boyd et qui lui ai conseillé d'insister sur cette phase du complot dirigé contre lui.

L'honorable M. TAYLOR: Très bien.

L'honorable M. HAYDON: Donc, d'après lui, il est inutile et inexact de dire que Boyd a agi par malice. L'honorable sénateur indique ensuite comment il a persuadé Boyd qu'il avait été la victime d'un complot et que c'était à cause de ce complot qu'il avait été démis de ses fonctions, qu'il devait comprendre que l'accident de Danger Reef ne pouvait pas avoir causé tant de dégâts qu'on prétendait avoir constatés, que ces dégâts n'avaient été consignés que dans le but de mettre le navire en cale-sèche pour y faire de grosses et inutiles réparations et à seule fin que les gens qui avaient fait assurer le navire puissent toucher un pot-de-vin; et ce complot, disait-il, était cause que Boyd avait été congédié.

Avant de tirer une conclusion, il faut établir les prémisses et, sans prémisses, il ne peut y avoir de conclusion. Voilà la difficulté que je rencontre dans la situation exposée par mon honorable collègue.

Au lieu de rechercher les faits et ensuite d'en tirer des déductions, mon honorable collègue, expose d'abord sa théorie; ensuite il se met en devoir d'interpréter ce qu'il appelle des faits et de les adapter à sa théorie pour arriver à des conclusions qui, d'après moi, sont absolument erronées et fausses du commencement à la fin.

Je n'ai pas l'intention de suivre le détail des divers motifs invoqués à l'appui de cette théorie. Voici le journal du bord. Un accident est survenu le 18 juin. Les commissaires des naufrages disent que le navire a frappé l'écueil de Danger Reef et j'accepte leur version de préférence à celle de Boyd et des autres, parce que Boyd ne s'en est pas plaint tant qu'il n'a pas été démis de ses fonctions. Plus tard, avec l'aide de l'honorable sénateur de New-Westminster et armé de cette théorie, il lance ces accusations qui, suivant moi, sont absolument et totalement absurdes. D'abord l'altération du journal du bord. Je dois dire, sous ma responsabilité de membre du Sénat, que j'ai vu le journal de bord du navire en question. J'ai vu bien des documents dans ma vie; j'ai vu ce qu'on appelle des faux et

ce qui n'en est pas, et je dis qu'il n'y a pas un homme sensé qui, en regardant ce journal de bord, le qualifierait de faux. Parce qu'une inscription paraît être faite avec une encre foncée et une autre avec de l'encre d'une nuance un peu différente—en été, par exemple—on appelle cela un faux. Pour moi c'est un non sens et Boyd s'est trompé.

Il appert qu'après l'accident survenu au navire le 18 juin à l'écueil de Danger Reef,—il n'a pas été mis en cale-sèche avant la fin d'août—certaines inscriptions ont été faites dans le journal du bord, indiquant que les chaînes du gouvernail avaient été faussées et que le mécanisme ne fonctionnait pas aussi bien qu'il aurait dû. Même à ce moment-là, personne autant que je puisse en juger, ne comprit exactement, ce qui s'était passé; si cela avait été causé par le choc même, ce jour-là, ou bien un peu plus tard à la suite d'un dérangement du mécanisme dû au choc reçu par le navire. Il aurait été fort possible que le navire ayant continué de naviguer pendant deux ou trois semaines après cela, fut allé dans un port—le fait est qu'il alla à Ocean-Falls—pour faire certifier par l'autorité compétente qu'il semblait être en bon état et qu'ensuite, lorsqu'il eut été mis en cale-sèche, on eût trouvé d'autres avaries. Mais cela n'aurait pas concordé avec la thèse du complot contre Boyd et le reste. La thèse n'aurait rien valu.

Donc le navire fut mis en cale-sèche à la fin d'août et les témoignages ne manquent pas pour prouver son avarie. L'honorable sénateur de New Westminster (l'honorable M. Taylor) nous a fait, ce soir, une longue description de la plaque du navire. Mes honorables collègues savent que le navire est recouvert de plaques. Voici donc une plaque de dix pieds de long qui est bosselée et certains employés disent qu'il n'était pas nécessaire de la retoucher, mais comme dit l'un d'entre eux, qu'il suffisait de la remettre en place.

Les agents de la compagnie d'assurance, les propriétaires, les autorités de la cale-sèche, tous des gens capables, allèrent examiner le bateau, qui était entré au port le 19, bien que Boyd ait voulu dire que c'était le 20, un dimanche. Mon honorable collègue, ce soir, a corrigé cette erreur. Le navire fut examiné ce jour-là et le jour suivant. Peu importe si ces gens-là sont restés à Prince-Rupert ou s'ils en sont partis. Si je suis le constructeur de ce bâtiment, par exemple, je ne suis pas obligé de rester ici pour voir les ouvriers construire une colonne. Je dirige les travaux de construction. Or, mon honorable collègue prétend qu'ils ne pouvaient pas vérifier le travail, à moins de rester là assis au quai pour le surveiller constamment et que s'ils sont partis, tout a dû aller mal. Voilà un exemple de fausse déduction. C'est ce dont je me plains et c'est ce qui, d'après moi, donne au public une fausse idée de la situation et pousse mon honorable collègue à accuser tous les chefs de Prince Rupert d'avoir fait faire des réparations factices pour toucher une partie de l'argent que les assureurs devaient verser comme indemnité.

L'honorable sénateur a fait toute une affaire de certains témoignages ou déclarations mettant en cause un nommé Stanley Mark. Il a dit que M. Temple, en ne le faisant pas comparaître, avait fait preuve de mauvaise foi. J'ai ici quelques-unes des notes de l'honorable sénateur et je dois dire à mes honorables collègues qu'un des principaux témoins qu'il désirait produire était Jack Sheppard, le contremaître du chantier de Prince Rupert. M. Temple a interrogé Jack Sheppard. Pour montrer que mon honorable collègue fait encore une fausse déduction, relativement à l'attitude de M. Temple vis-à-vis de cet individu Mark, c'est que Sheppard, son principal témoin, en parlant de Mark, a dit que c'était un jeune homme d'environ 24 ans et sans expérience: un simple riveur. Mark aurait dit: "Nous n'avons pas enlevé cette grosse plaque et nous ne l'avons pas emportée à l'atelier pour la passer au cylindre". Rien de cela n'aurait eu lieu, bien que ce fut compté dans le devis. Eh bien, Sheppard a contredit Mark dans tous les détails, déclarant, si je me rappelle bien, que Mark ne savait pas ce qu'il disait.

Voici la manière dont mon honorable collègue arrive à ses fausses déductions: Je construis un bâtiment et quelqu'un vient dire que les pierres sont mal posées, que le mortier est mal appliqué et que le mur est incliné quand il devrait être perpendiculaire, si bien que j'appelle un plombier pour me donner son avis. C'est absolument l'argument qu'on nous a servi ce soir: On appelle un ouvrier pour apprendre de lui ce qu'il ne connaît pas. Vais-je demander à un plombier de me donner son avis sur un travail de maçonnerie? Certainement non; je m'adresserai à un maçon. Je ne demanderais pas à un jeune homme de 24 ans, qui ne connaissait pas plus un bateau que la lune, de me dire si les réparations faites à ce navire étaient bonnes ou mauvaises. C'est pour cela que je me plains de la façon dont l'affaire nous a été présentée; c'est ce qui fait de l'exposé de mon honorable collègue une farce, si je peux me permettre cette expression dans cette enceinte.

On a demandé à Sheppard ce qu'il pensait de cette déclaration, savoir que cette plaque dont mon honorable collègue a parlé ce soir n'avait jamais été touchée, ni chauffée. Il a répondu que celui qui dirait une chose pareille serait un menteur.

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

L'honorable M. HAYDON: J'indique comment ce principal témoin nommé Sheppard traite Stanley Mark, cet autre témoin que l'honorable sénateur prétend digne de foi.

L'honorable M. TAYLOR: Stanley Mark n'a jamais dit une chose pareille.

L'honorable M. HAYDON: Je ne dis pas que c'est Mark, mais Sheppard qui a ainsi qualifié Mark.

L'honorable M. TAYLOR: Mark n'a pas dit ce que mon honorable collègue prétend avoir été contredit par Sheppard. Voilà où il fait erreur.

L'honorable M. HAYDON: Mark n'a pas témoigné, mais il a présenté un affidavit que mon honorable collègue a appuyé.

L'honorable M. TAYLOR: Oui, j'en ai donné lecture.

L'honorable M. HAYDON: Je n'ai pas dit que Mark avait accusé qui que ce soit d'être un menteur, mais que Temple, citant l'affidavit de Mark, avait demandé à Sheppard...

L'honorable M. TAYLOR: Non, Temple ne l'a pas dit lui non plus.

L'honorable M. WATSON: C'est Sheppard.

L'honorable M. HAYDON: Le témoignage se trouve à la page 1481 du rapport: libre à mon honorable collègue d'en déduire ce qu'il veut. Voilà ce qui a été dit, mais peu importe, Sheppard a continué en disant que Mark n'avait ni l'âge ni l'expérience pour pouvoir être considéré comme un expert en construction maritime, qu'il n'était pas un ouvrier spécialisé et qu'il n'avait travaillé que peu de temps comme riveur et jamais sous ses ordres. Pourtant, c'est à un homme comme cela qu'on nous demande de se fier. Peu m'importe que Mark ait dit ou n'ait pas dit telle ou telle chose; ce que je veux faire remarquer, c'est la manière dont mon honorable collègue s'y prend pour exposer sa thèse.

L'honorable sénateur a relaté plusieurs incidents qui auraient eu lieu pendant que le navire était en cale-sèche à Prince Rupert. Il a cité un tas de réparations qui n'étaient pas nécessaires et a prétendu que le navire était resté là bien plus longtemps qu'il n'aurait dû. D'après lui, tout cela faisait partie du complot qui amena le renvoi du capitaine Boyd.

Pas un d'entre nous qui examinerait sans parti pris les dépositions faites devant un tribunal d'enquête ne pourrait arriver aux conclusions auxquelles notre honorable collègue de New Westminster arrive, relativement aux témoignages dont il est ici question. Pour moi, il est absolument impossible, à quiconque comprend la situation, de tirer de pareilles conclusions.

Quant à la deuxième accusation, celle qui a trait à la contrebande des spiritueux, notre honorable collègue nous en a dit beaucoup plus long, ce soir, qu'il ne nous en avait raconté le 8 mai dernier. Il nous dit que cette contrebande se fait couramment sous l'œil bienveillant des autorités de la marine marchande. Supposons, messieurs, qu'un de nos honorables collègues, voyageant à bord d'un train dans la province d'Ontario, ait par hasard une bouteille de whisky dans sa valise. Dira-t-on, pour cela, que c'est un bandit, un être indigne de faire partie de cette assemblée et incapable de gérer les affaires qui lui ont été confiées? Pourtant, c'est le raisonnement que tient l'honorable sénateur, pour prouver ce qu'il appelle la contrebande de liqueurs alcooliques à bord de ces navires. Tout le monde sait que du moment qu'on peut acheter du whisky, il est impossible d'empêcher les gens de mer de s'en procurer.

Or, quel est le devoir des autorités de la marine marchande de l'Etat relativement au commerce illicite des spiritueux? Leur devoir est de le faire cesser, de le supprimer autant que possible. Eh bien, notre honorable collègue nous a clairement expliqué, ce soir, les efforts que ces chefs avaient faits pour empêcher de transporter des spiritueux à bord. Lorsqu'Edgecombe, le second du *Farmer*, amena ou essaya d'amener cinq caisses de whisky à bord, les chefs l'en empêchèrent, bien qu'à ce moment-là, en dépit de ce que mon honorable collègue peut dire à l'effet contraire, la loi, dans la province de Colombie-Anglaise, autorisait les commandants et les officiers de navires à acheter des spiritueux pour l'approvisionnement de leur équipage. La loi de la Colombie-Anglaise sur les alcools le permettait.

Le dossier indique qu'à plusieurs reprises, on demanda à Boyd: "La chose vous a-t-elle été signalée". Il a répondu "Non". On lui a demandé si, à sa connaissance il se faisait de la contrebande, et il a répondu négativement, non pas une seule fois, mais constamment. S'il craignait tant les effets de la contrebande, pourquoi n'a-t-il pas veillé à ce

que ces incidents ne se produisent pas? Je suppose que si la contrebande existait réellement, il ne la voyait pas à cause de cette même négligence, de cette même incapacité qui lui fit échouer son navire sur les écueils du littoral du Pacifique.

A Ocean-Falls, on trouve un certain nombre de bouteilles de whisky dans la cabine de Jones, commis aux vivres, qui est mis à l'amende; on en trouve aussi sur la personne de Fraser, un matelot, et quand le navire revint à Vancouver, ils sont tous congédiés. Est-ce que cela ne prouve pas que les autorités de la marine marchande faisaient leur possible pour supprimer les abus dont l'honorable sénateur a justement à se plaindre? N'est-ce pas évident?

Mon honorable collègue a cité ensuite M. Amburn, le gardien qui raconte d'extraordinaires histoires de contrebande. Je ne citerai pas au long tous les incidents que relate cet individu, mais prenons cet exemple: Il a déclaré dans son témoignage qu'une fois on avait déposé dans une cabine cinquante caisses de whisky. Eh bien, messieurs, sur un petit navire comme celui dont il s'agit, si l'on mettait autant de caisses dans une cabine, l'occupant ne pourrait plus y pénétrer. On comprendra qu'il est difficile de croire un témoin comme celui-là; pourtant c'est le principal témoin de la poursuite. Et c'est comme cela d'un bout à l'autre. Il ne faut pas oublier non plus qu'Amburn est dans la même position que Boyd. Lui aussi a été renvoyé et naturellement il a, comme Boyd je ne sais combien de griefs contre les directeurs de la compagnie. Un homme qui est congédié trouve toujours à redire, et c'est le cas d'Amburn. Evidemment, les griefs amènent toujours des plaintes; c'est ce qui a eu lieu dans la circonstance.

Boyd s'est plaint fréquemment de toutes sortes de choses, et on ne l'a pas écouté. Il a rapporté l'état de choses au capitaine Tedford qui lui a dit de surveiller son équipage et d'éviter que des abus se commettent à bord de son navire. C'était son devoir de commandant. S'il ne l'accomplissait pas, ce n'était sûrement pas par la faute de la direction; cela démontrait au contraire sa générosité, tout comme notre honorable collègue de New Westmister faisait preuve de générosité en écoutant les pitoyables plaintes du capitaine Boyd. C'est grâce à cette générosité de la part des autorités que Boyd restait au service de la marine marchande, bien qu'il leur donnât beaucoup d'ennuis, à cause de la façon dont il commandait son navire et son équipage.

Voilà les circonstances qui ont entouré le renvoi de Boyd: Rien dans les témoignages qui ont été produits ne corrobore la première thèse. Quant à la contrebande, les témoignages sont sans importance et non concluants. C'est une insinuation gratuite de dire que du moment que ces choses-là se passaient parmi les matelots, elles devaient se faire plus en grand parmi les chefs. En vertu de ce principe, s'il y a dans le pays un miséreux qui vole, le roi doit être le plus grand voleur du royaume. Il est impossible d'employer de pareils arguments, sans arriver à des conclusions fausses.

La troisième accusation vise l'acheteur de la compagnie de chemin de fer dans l'île de Vancouver. L'heure est trop avancée pour que je fasse une description bien détaillée de M. Labrie. Il a eu maille à partir une ou deux fois avec Lewis, qui était l'ingénieur de l'île. Ils ne s'entendaient pas bien ensemble: Lewis avait toujours quelque chose à dire contre Labrie qui se brouilla avec lui. Arrive le moment où Labrie, en sa qualité d'acheteur, cherche à se procurer une certaine quantité d'huile pour le navire. Un nommé Watson, qui a été nommé par la direction, et qui est aussi bête que Boyd, se met en devoir de faire une enquête sur Labrie et trouve que ce dernier a tort d'acheter l'huile, disons à $1.90, alors qu'il pourrait se la procurer d'un entrepreneur quelconque à $1.80. L'enquête avec Page et Temple, a prouvé que ce n'était pas Labrie qui avait conclu le marché. Il avait exposé la situation à Montréal et c'est l'acheteur en chef, M. Vaughan, à Montréal, qui acheta l'huile. Pourquoi M. Vaughan avait-il payé $1.90 au lieu de $1.80? Parce qu'il l'achetait de la Imperial Oil Company, qui étaient en même temps gros client du chemin de fer et il s'était fait le raisonnement suivant: Nous allons lui donner l'entreprise, même si cela coûte 10 cents de plus qu'ailleurs, mais au moins nous allons avoir toutes les marchandises de la compagnie à transporter ce qui, au bout du compte, nous laissera un bénéfice. Malgré tout, on accuse Labrie d'avoir fait une grave erreur en payant dix cents plus cher qu'il avait payé précédemment. Or, Labrie, personnellement, n'a conclu aucun marché.

Notre honorable collègue a parlé d'un dossier qu'il avait au sujet de cette enquête et il a cité un autre incident que voici: Il s'agissait de débarrasser une voie d'exploitation forestière dans l'île de Vancouver. Ce travail a coûté au chemin de fer environ $58,000, alors que si Labrie avait été un bon employé et qu'il n'eût pas recherché les pots de vin—car c'est cela qu'on insinue—on aurait pu enlever le bois sans qu'il en coûtât un sou à la compagnie de chemin de fer. Or, voici les faits: Labrie essaya de faire enlever le bois par un

entrepreneur. Comme la chose traînait, il fit part du retard à ses chefs qui lui répondirent qu'il ferait bien de débarrasser la voie du mieux qu'il pourrait. Il donnait l'entreprise à un autre qui fit faillite. Le chemin de fer obtint de cet entrepreneur $3,000 ou $4,000 et fut obligé d'enlever le bois, ce qui lui occasionna des frais, si bien que le premier entrepreneur fit chœur avec les autres en disant: Je suis content de ne pas avoir pris l'entreprise, parce que c'est moi qui aurais perdu de l'argent au lieu du chemin de fer. On a accusé Labrie d'avoir reçu des pots-de-vin et que sais-je encore, alors qu'il ne faisait qu'exécuter les ordres de ses supérieurs. Mais c'est lui qui doit être le bouc émissaire et sur qui retombe ces accusations absurdes. On en a porté d'autres contre lui, qui sont tout aussi ridicules, et ce serait perdre notre temps que d'en parler.

Ensuite, il y a les vols qui se seraient commis sur les quais de Vancouver. Mon honorable collègue nous a parlé d'un agent de police dont il ne voulait pas divulguer le nom. Il s'appelle McNichol, et il est chargé de la surveillance des quais à Vancouver. Il n'a pas à avoir honte de son nom. On l'avait accusé d'avoir emporté différentes marchandises, y compris des planches et des bardeaux et d'avoir construit sa maison avec ce qu'il avait dérobé sur les quais. Les chefs le firent venir devant eux et le mirent au courant de l'accusation. Il les pria de venir dans son automobile jusque chez lui et que là il leur donnerait toutes les explications voulues. Il avait eu des difficultés avec un voisin dont la femme avait dit avoir vu une grande quantité de liqueurs alcooliques dans sa cour, mais quand ils arrivèrent là, il n'y en avait point.

Il s'agissait tout simplement de laisser ces différents témoins continuer leurs mensonges jusqu'à ce qu'ils s'incriminent eux-mêmes. Cela me rappelle un procès dans lequel j'ai plaidé ici. Il s'agissait d'un individu qui avait essayé de frauder une banque et qui avait transporté ses biens à sa sœur. Celle-ci comparut, et je lui demandai d'expliquer comment elle avait gagné tant d'argent depuis trois ans qu'ils étaient au pays, car ils venaient de l'Europe centrale. Elle en raconta tellement que le juge refusa de la croire. C'est la même chose dans cette affaire de vol sur les quais. En réalité, voici ce qui s'était passé: Des gens avaient fait certaines réparations pour la marine marchande et avaient laissé là du bois de rebut. Ils déclarèrent dans leur témoignage qu'ils ne pouvaient rien faire de ce bois, qu'ils n'en avaient pas besoin et qu'ils avaient dit à McNichol de l'enlever. Des gens soupçonneux et jaloux de lui le virent emporter ces matériaux chez lui et aussitôt l'accusèrent de les avoir volés. Que c'est ridicule et mesquin, comme disait le commissaire des naufrages des accusations portées par Boyd.

J'ai donné un résumé de ce que comportaient ces accusations et si mes honorables collègues désirent de plus explicites et plus amples informations à leur sujet, ils les trouveront dans ce très volumineux dossier.

J'aurai une ou deux autres choses à signaler, entre autres, cette résolution qui a été adoptée par le conseil des négociants en bois de Colombie-Anglaise dont M. E. W. Hamber est le président et M. William McNeill le directeur-gérant:

Attendu que le Conseil des négociants en bois de Colombie-Anglaise, représentant le quart des intérêts industriels et commerciaux de cette province, voit avec regret les tentatives qui sont faites pour entraîner la marine marchande de l'Etat et les chemins de fer nationaux canadiens dans le domaine politique, et

Attendu que ces compagnies ont aidé considérablement l'Ouest en créant de nouveaux débouchés commerciaux qui promettent de devenir permanents, et

Attendu que les services de la marine marchande de l'Etat et des chemins de fer nationaux canadiens dans l'Ouest, sont suivant l'opinion du Conseil, des négociants en bois de la Colombie-Anglaise, honnêtement et efficacement administrés et sont en état de faire face à toutes les situations qui peuvent surgir, pour le bien des négociants de Colombie-Anglaise, et

Attendu que nous sommes d'avis que la direction générale est capable de répondre promptement et efficacement à toutes les demandes qui peuvent êtres faites à ces services, et

Attendu qu'il est urgent et essentiel pour le commerce du Pacifique de continuer et d'étendre le service de la marine marchande de l'Etat sur le littoral du Pacifique,

Il est, en conséquence, résolu que nous seconderons tous les efforts faits pour garder ces deux organisations en dehors de la politique et qu'une copie de cette résolution soit télégraphiée au ministre des Chemins de fer et aux sénateurs Taylor et Bennett, et que des copies soient également distribuées aux journaux.

Il y a aussi une sorte de lettre ouverte que je n'avais point vue et que j'ai reçue sans l'avoir sollicitée, ni attendue. Elle est signée sous un titre d'environ quarante noms de compagnies faisant le commerce du bois, connues sous le nom de British Columbia Lumber and Shingle Manufacturers, Limited. Cette lettre est adressée à l'honorable sénateur Taylor, à qui ils font part de leur opinion, si j'en juge d'après ce qui suit:

Et je dois dire que l'opinion générale des marchands de bois est que la direction de ces services...

C'est-à-dire les services de la marine marchande et du chemin de fer national sur le littoral du Pacifique.

...est bien plus capable d'en surveiller la marche, que le Sénat ou la Chambre des communes, et nous lui reconnaissons aussi le mérite de savoir éviter tous les désavantages qui existeraient si les services étaient placés sous la direction de gens médiocres ou incapables.

Etant donné les calomnies injustifiées qui ont été lancées contre les marchands de bois de cette province. nous adressons une copie de cette lettre au très honorable premier ministre et à l'honorable ministre des Chemins de fer.

Messieurs, je n'ai pas l'intention de suivre plus longtemps les sinuosités et la giration des accusations portées par nos honorables collègues qui ont demandé une enquête. Je vous signale de nouveau la situation; les faits ne justifient pas les accusations; dans presque tous les cas, les déductions sont faites à tort et tout homme raisonnable examinant la situation sans parti pris arrivera à la conclusion que ce qu'on prétend est absolument inexact. Si le Sénat canadien n'a pas autre chose à faire que des enquêtes de ce genre, mieux vaut pour lui d'accéder aux demandes qui paraissent de temps en temps dans la presse et de disparaître le plus tôt possible.

Pour terminer, je citerai un article publié récemment par le *Journal* d'Ottawa, qui est assez à propos, je crois, dans la circonstance. Voici ce que le *Journal* disait dans un article de fond, le 2 juin 1924:

Souhaitons que les membres de notre Parlement, sans exception aucune, prennent cette détermination.

La détermination de ne pas intervenir, de permettre au réseau national de fonctionner comme il faut, et de ne pas le critiquer sans rime ni raison, tout comme nos hommes publics devraient s'abstenir de critiquer inutilement la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, par exemple, ou toute grande industrie du pays, laissant à ces sociétés le soin de gérer leurs propres affaires, sans faire intervenir des gens qui n'y entendent rien ou à peu près.

Souhaitons que les membres de notre Parlement, sans exception aucune, prennent cette détermination, qu'ils se dispensent de cette intervention qui ne semble pas leur être nécessairement imposée, et que au contraire, ils tiennent à collaborer dans toute la mesure du possible au succès de cette gigantesque expérience nationale qui est en voie d'exécution.

Sur la proposition de l'honorable M. Tanner, la suite du débat est remise à plus tard.

L'honorable M. DANDURAND: Je suggère à mon honorable collègue de ne pas reprendre le débat dès la prochaine séance, car j'estime que du moment que le comité des chemins de fer ne s'est pas réuni ce soir, nous devrions lui consacrer une grande partie de la journée de demain.

L'honorable M. BENNETT: Comme c'est moi qui ai proposé la résolution, je demande à l'honorable sénateur de vouloir bien être juste à notre égard. Le comité des chemins de fer se réunit le matin; on peut bien reprendre ce débat dans l'après-midi. Il s'agit d'une enquête sur des choses très graves. Qu'on laisse le Sénat décider si cette enquête doit avoir lieu ou non.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas le moment de discuter sur le point de savoir si cette motion devrait être mise aux voix ou retirée. On pourra parler de cela plus tard.

L'honorable M. BENNETT: Elle ne sera pas retirée. Que mon honorable collègue ne se fasse pas d'illusions. Il y a encore beaucoup à dire.

L'honorable M. DANDURAND: Il n'y a qu'une chose qui m'intéresse, c'est l'expédition des affaires du Sénat. Mon honorable collègue ne doit pas oublier que nous avons été saisis de projets de lois très importants avant que cette motion soit présentée, lesquels, d'après le règlement, doivent être débattus en comité général. Afin de mieux les comprendre nous avons envoyé ces bills au comité des chemins de fer; mais je considère qu'ils comptent parmi nos travaux les plus importants et c'est pourquoi je suggère que nous réservions la journée de demain—matin, après-midi et soir—aux affaires du comité des chemins de fer, afin qu'il puisse faire son rapport au Sénat. Il y a vingt-six projets d'embranchement. La session est avancée, et dans certains districts les gens réclament la construction de ces lignes, surtout dans l'ouest. J'estime que nous devrions hâter cette importante législation.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable collègue ne pense pas, je suppose bien, que le Sénat pourra être saisi demain des bills qui sont devant le comité des chemins de fer et qui n'ont pas encore été rapportés. L'assemblée plénière ne peut discuter les bills que le lendemain du jour où ils sont rapportés par le comité.

L'honorable M. DANDURAND: Mais je crois que le travail est déjà si avancé qu'en réservant la journée de demain, le comité pourrait rapporter les bills le jour suivant. En réalité, nous pourrions rapporter, dès demain soir, environ vingt bills sur vingt-six.

L'honorable M. ROBERTSON: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Voilà pourquoi je pense que nous devrions y consacrer la journée de demain. Je suggère donc à mon honorable collègue (l'honorable M. Tanner) de reprendre ce débat jeudi prochain.

L'honorable M. TANNER: Je ne désire qu'une chose, c'est d'expédier les affaires du Sénat. Je n'ai d'ailleurs pas l'intention de faire un long discours.

L'honorable M. DANDURAND: Mais il y aura d'autres orateurs. L'honorable sénateur de Simcoe (l'honorable M. Bennett) dit qu'il insistera sur un vote. Je ne suppose pas qu'il veuille garder le Sénat en session tout l'été, ni même une partie de l'été, simplement pour faire une troisième ou quatrième enquête sur ce qui a pu se passer sur le littoral du Pacifique. Il se fait tard; je lui laisse le soin de réfléchir.

L'honorable M. BENNETT: Mon honorable collègue doit savoir qu'il y a longtemps que cette motion aurait été, soit adoptée, soit rejetée, n'eût-ce été les délais qu'il a constamment demandés. Il ne doit pas oublier non plus qu'il y a deux ou trois clauses à part celles qui ont trait aux affaires de l'ouest et que pour celles-là, les témoins, se trouvant à Montréal où dans l'Ontario, pourraient facilement être convoqués ici la semaine prochaine.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue parle de témoins se trouvant à Montréal et faciles à atteindre, mais il doit savoir qu'il y en a aussi, à Ottawa, qu'un comité semblable de la Chambre des communes est en train d'examiner.

L'hon. M. BENNETT: Pas ceux dont j'ai besoin.

L'honorable M. TANNER: Je suggère que nous remettions la suite du débat à jeudi.

Et il est décidé en conséquence.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIEME LECTURE

Bill Y5, intitulé: Loi pour faire droit à Elizabeth Atkinson.—L'hon. M. Haydon.

Bill Z5, intitulé: Loi pour faire droit à Gerald Arthur Johnson.—L'honorable W. B. Ross.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mercredi, 25 juin 1924.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prière et affaires de routine.

BILL CONCERNANT L'EGLISE-UNIE DU CANADA

Motion pour l'adoption du dixième rapport du comité permanent des ordres permanents.

L'hon. M. TANNER.

L'honorable M. LAVERGNE: Je n'approuve pas l'adoption de ce rapport concernant l'Eglise-Unie, et je propose que la question soit réservée jusqu'à lundi prochain, afin de me permettre d'adresser la parole sur ce sujet.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur parle-t-il en tant que presbytérien?

L'honorable M. LAVERGNE: Je prétends que l'avis n'a pas été donné dans chaque district de la province de Québec.

L'honorable M. TESSIER: La Chambre des communes a décidé que l'avis était suffisant, et lorsque la question a été soumise à notre comité, la même décision a été rendue, et on ajouté que personne ne souffrirait du manque d'avis. Mon honorable ami désire simplement que son dissentiment soit bien connu. Maintenant que le fait est inséré au Hansard, je crois qu'il doit être satisfait et que la motion peut être adoptée.

La motion est adoptée.

BILLS D'INTERET PRIVE

PREMIERE ET DEUXIEME LECTURES

Bill A6, intitulé: Loi concernant un certain brevet de la compagnie dite The Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, à responsabilité limitée.

PREMIERE LECTURE

Bill B6, intitulé: Loi constituant en corporation L'Institut des Frères de Saint-Gabriel au Canada.—L'honorable M. Beaubien.

Bill C6, intitulé: Loi concernant la Montreal Central Terminal Company.—L'honorable M. Béique.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. BEAUBIEN propose la deuxième lecture du bill B6.

Quelques honorables SENATEURS: Expliquez-nous l'objet de ce bill.

L'honorable M. BEAUBIEN: Le but est de constituer en corporation un Ordre religieux qui existe dans la province de Québec et qui s'occupe d'œuvres de charité et de bienfaisance. Nous avons un grand nombre de ces ordres dans la province de Québec.

L'honorable M. McMEANS: Quels pouvoirs lui accorde-t-on?

L'honorable M. BEAUBIEN: Les pouvoirs ordinaires.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

COLLINE DU PARLEMENT

CONDITIONS DES TERRAINS

A l'ordre du jour:

L'honorable G. G. FOSTER: Honorables messieurs, je désire attirer l'attention de l'honorable leader de cette Chambre sur une question que je considère d'importance nationale et sur laquelle je le prie d'attirer aussi l'attention du gouvernement du pays. Lorsque, dans le passé, le Parlement du Canada a consacré une certaine partie de ce que nous appelons la Colline du Parlement, et l'a dédiée à la mémoire des grands citoyens canadiens, il a pris, envers le peuple de ce pays, l'obligation de maintenir convenablement et pour toujours, cet endroit consacré. Cette obligation a été scrupuleusement remplie pendant plusieurs années; mais depuis un an ou deux, le gouvernement a fait preuve d'une négligence manifeste, sur laquelle je veux attirer l'attention de mon honorable ami et de ses collègues.

Parmi les hommes qui ont le plus mérité du peuple et de la patrie, je crois pouvoir mentionner, sans crainte d'être contredit, le nom de sir John Macdonald; eh bien, honorables messieurs, le monument qui a été élevé pour commémorer sa mémoire, est dans une condition telle, qu'il est une honte pour le Parlement. Les taches de chaux y sont nombreuses; et on ne fait aucun effort pour les faire disparaître, le socle n'est pas entretenu, les mauvaises herbes poussent librement dans les allées et sur le terrain environnant. Nous devons reconnaître ce triste état de choses et le gouvernement doit y remédier le plus tôt possible.

Hier, lorsque mon attention fut attirée sur cette question, je pensai que probablement, on avait négligé cet endroit particulier pour quelque bonne raison; mais, poussant une reconnaissance sur le terrain situé en arrière de l'édifice du Parlement, j'arrivai au monument érigé en mémoire de D'Arcy McGee; et que vis-je? Un monument entouré de hautes herbes, presqu'abandonné. Encore une honte pour le Parlement de ce pays. Je vis encore le monument dédié à George Brown, le fameux représentant des doctrines libérales dans ce pays; même spectacle, même négligence, même oubli. Ce n'est pas un honneur pour le parti qu'il a défendu et le pays qu'il a servi.

Le monument d'Alexandre Mackenzie, le grand chef libéral au Canada, qui pendant des années a lutté pour son parti, semble être oublié dans les hautes herbes, sans que personne ne songe à en prendre soin. Pendant que je constatais cette coupable négligence, je songeais à ceux qui, dans cette Chambre, appartiennent au parti de ce grand citoyen et je me disais: "Si Alexandre Mackenzie pouvait parler, il me rappellerait que si son monument est dans ce triste état, c'est que le seul parti libéral au pays aujourd'hui, se trouve au Sénat du Canada."

Plus loin, je vis le monument Cartier. Deux petits massifs avaient été plantés par quelque Canadien-français; mais ils étaient entourés de hautes herbes et l'aspect était encore plus triste que dans les cas précédents. Quelle honte pour le Parlement! J'attire votre attention sur ces faits sans qu'il y ait arrière-pensée de ma part. Je dis que les honorables sénateurs, qui examinent le terrain situé en face de l'édifice du Parlement, et voient le gazon mal entretenu, manquant d'eau et de soins, les mauvaises herbes poussant librement aux endroits qui autrefois étaient recouverts d'un magnifique et attrayant tapis vert, conviendront qu'il y a négligence et indifférence et que je n'exagère pas les faits. Notre devoir nous impose d'attirer l'attention du gouvernement sur cette question et de demander à l'honorable leader du gouvernement en cette Chambre, de faire comprendre à ses collègues, la nécessité qu'il y a de prendre soin de la propriété qui a été placée entre leurs mains afin que la dignité et les droits du peuple canadien soient maintenus.

Quelqu'un dira peut-être: "Nous avons eu un incendie" ou encore "Nous avons des entrepreneurs qui font des travaux et occupent le terrain". Je répondrai que les endroits dont j'ai parlé, ne sont pas occupés par les entrepreneurs, non plus que les pelouses situées en face des édifices du Parlement; et il n'y a aucune excuse pour permettre que l'herbe y pousse plus longue que dans des pâturages. J'espère que mon honorable ami et le ministre chargé de ce travail, prendront les moyens de remédier à cet état de choses et veilleront à l'avenir, avec plus de soin, sur cette propriété.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Honorables messieurs, j'approuve les paroles de mon honorable ami et je désire seulement y ajouter une suggestion. Nous avons, en face de l'édifice du Parlement, une pelouse qui est magnifique, lorsqu'elle est convenablement entretenue. Ottawa est la capitale du pays; et depuis que j'ai l'honneur de faire partie du Sénat, j'ai souvent pensé qu'il était regrettable de ne pas faire un meilleur usage de ce terrain et que nous ne devions pas nous contenter d'y faire pousser de l'herbe. Si quelqu'un veut s'intéresser à cette question et prendre à cœur d'embellir cette pelouse, je lui conseillerai de planter de chaque côté de l'allée centrale et sur une largeur d'au moins cent pieds, une bordure herbacée que

l'on entretiendra ensuite avec soin. Je me souviens d'en avoir vu une, en Angleterre, et je ne l'oublierai jamais. Si cette bordure était formée de plantes et de fleurs vivaces, que l'on trouve à profusion au Canada, ce serait une grande attraction et une source constante d'intérêt et d'éducation pour le peuple. Toutes nos places publiques sont ornées de feuillages, de géraniums, etc... Nous employons assez d'hommes aux travaux d'entretien des terrains du Parlement, pour exiger que tout y soit tenu en ordre. La bordure que je suggère n'occasionnerait pas une forte dépense, mais embellirait beaucoup la capitale du Canada.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, si j'avais l'avantage d'avoir à ma disposition, les loisirs dont je jouissais il y a quelques années, j'aurais probablement remarqué ce que mon honorable ami de Brome (l'honorable G. G. Foster), vient de nous signaler. Autrefois, je pouvais faire une promenade de temps à autre, autour des édifices du Parlement, mais depuis deux ans, mes moments de loisirs ont été très rares et je n'ai pas eu l'occasion de me promener beaucoup. J'attirerai l'attention du ministre des Travaux publics, qui est je crois, le gardien des terrains et des édifices du Parlement, sur les remarques judicieuses de mon honorable ami; et d'autre part, il aura occasion de lire les suggestions tombées des lèvres de l'honorable représentant de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton).

BILL CONCERNANT LES JEUNES DELINQUANTS

PREMIERE LECTURE

Bill 27, intitulé: Loi modifiant la Loi des jeunes délinquants, 1908.—L'honorable M. Dandurand.

BILLS DE DIVORCE

TROISIEME LECTURE

Bill Y5, intitulé: Loi pour faire droit à Elizabeth Atkinson.—L'honorable M. Haydon.

Bill Z5, intitulé: Loi pour faire droit à Gerald Arthur Johnston.—L'honorable W. B. Ross.

BILL CONCERNANT LES COMPAGNIES DE PRET

DEUXIEME LECTURE

Bill Y4, intitulé: Loi modifiant la Loi des Compagnies de Prêt, 1914.—L'honorable M. Dandurand.

Sur la motion de l'honorable M. McMeans, le bill est envoyé au comité des Banques et du Commerce.

BILL MODIFIANT LA LOI DES JUGES

ETUDE EN COMITE—TROISIEME LECTURE

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 65, intitulé: Loi modifiant la Loi des juges.

L'honorable M. BLAIN occupe le fauteuil.

Rapport est fait du bill, qui est ensuite lu pour la troisième fois et adopté.

BILL CONCERNANT LES PRISONS PUBLIQUES ET DE REFORME

ETUDE EN COMITE—TROISIEME LECTURE

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 120, intitulé: Loi modifiant la Loi des prisons publiques et de réforme.

L'honorable M. Pardee occupe le fauteuil.

Rapport est fait du bill, qui est lu pour la troisième fois et adopté.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 26 juin 1924.

Le Sénat s'assemble à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS—BILLS DES EMBRANCHEMENTS

REIMPRESSION DES BILLS—ETATS FINANCIERS

L'honorable M. REID: Je remarque que parmi les bills dont rapport a été fait par le comité des Chemins de fer, plusieurs contiennent des amendements proposés par le comité. Je désirerais savoir si ces bills amendés seront réimprimés avant de nous être soumis de nouveau afin que nous puissions nous rendre compte exactement de ce qu'ils contiennent.

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai remarquer à mon honorable ami que l'amendement est le même pour tous les bills et qu'il est certainement inutile de le faire réimprimer.

L'honorable M. REID: Je comprends que dans ce cas, ce serait une dépense inutile. Mais il y a quelques bills, (ils ne sont pas nombreux) qui contiennent, outre l'amende-

ment général, d'autres amendements, et ces bills, je crois, devraient être réimprimées, car beaucoup d'honorables sénateurs ne font pas partie du comité.

L'honorable M. DANDURAND: Les amendements ont été lus dans cette Chambre et mon honorable ami les trouvera demain aux Procès-verbaux.

L'honorable M. REID: Les bills en question, pourraient être réimprimées ce soir, afin que les honorables sénateurs qui ne font pas partie du comité, puissent se renseigner. Il est d'usage, je crois, que les bills soient imprimés tels qu'ils reviennent du comité; autrement, les honorables sénateurs pourraient supposer que nous adoptons ces bills sous la forme où ils nous ont été présentés la première fois.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ne doit pas oublier que ces bills émanent des Communes et qu'ils doivent conserver leur forme originale jusqu'à ce qu'ils soient amendés par le Sénat. Quelques-uns seulement ont subi des modifications importants et il nous est toujours facile de consulter les Procès-verbaux qui contiennent ces amendements.

L'honorable M. REID: Il y a je crois, six ou sept bills qui ont subi des changements importants.

L'honorable M. DANDURAND: Non; deux ou trois seulement.

L'honorable M. REID: Quel qu'en soit le nombre, les amendements sont importants, et je crois que nous devrions les avoir à notre disposition, et imprimés, afin que nous puissions les discuter en connaissance de cause.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ferai remarquer à mon honorable ami que rapport de ces bills n'a pas été fait à la Chambre, mais qu'ils ont été réservés afin que les amendements soient proposés en comité. Quelques-uns de ces amendements s'appliqueront à tous les bills. Mon honorable ami (l'honorable M. Dandurand), ne s'attend pas, je suppose, à ce que nous adoptions tous ces bills demain, alors que la séance sera très courte. Plusieurs honorables sénateurs de Montréal seront ici avec leur petite sacoche de voyage, attendant avec impatience l'heure du départ, et il leur sera bien difficile d'accorder leur attention à l'étude d'améliorations publiques, impliquant une dépense de $75,000,000.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas pris en considération ce que nous ferons demain; mais puisque mon honorable ami me pose la question, je répondrai que j'étais sous l'impression qu'un grand nombre de ces bills, (peut-être la majorité) seraient adoptés sans difficulté.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il y aura des amendements apportés aux bills qui n'ont pas soulevé d'objections, et que le comité a adoptés à l'unanimité. Il se peut cependant qu'on apporte un amendement au principe général, quant au mode d'emploi des crédits. Pour bien me faire comprendre de mon honorable ami, je lui dirai qu'il faudrait trouver un moyen par lequel le Parlement serait à chaque session renseigné sur l'emploi de ces crédits.

L'honorable M. DANDUAND: Je, croyais que cette question avait été réglée par l'amendement proposé par mon honorable ami?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est vrai, mais il appartient au ministre des Chemins de fer de trouver les moyens d'en faire l'application. De plus, (et j'attire l'attention des honorables sénateurs sur ce point), je suis d'opinion que nous devrions insérer dans ces bills, une disposition par laquelle le gouvernement actuel et ceux qui lui succéderont, seront tenus de présenter chaque année, un état indiquant ce que coûtent au pays les chemins de fer nationaux canadiens. Nous sommes au courant de la dette publique et de ses changements; s'il en était autrement, nous manquerions à notre devoir. Notre dette publique a plus que doublé depuis la guerre. Pourquoi n'accorderions-nous pas la même attention à la question des chemins de fer nationaux en ce qui concerne les dépenses et le capital placé? Nous avons pris le mauvaise habitude d'adopter de la législation sans avoir chaque année dans le budget, un état des garanties que nous donnons et des obligations que nous contractons. En certains cas, ces obligations ont dépassé le chiffre de $100,000,000; et cependant le budget annuel ne ne nous fournit aucune explication à ce sujet. N'est-il pas naturel que nous demandions au gouvernement d'établir des dispositions par lesquelles le peuple du Canada sera tenu au courant des dépenses occasionnées annuellement par l'exploitation de ses chemins de fer, surtout quand il y a déficit? Ce serait le meilleur moyen d'éviter les dépenses extravagantes sur un aussi vaste réseau de chemins de fer. Ces remarques ne sont pas faites dans le but de critiquer la politique suivie dans l'administration des chemins de fer, mais simplement parce que je crois que chaque contribuable du Canada, a droit aux renseignements dont je viens de parler. Je propose

donc à mon honorable ami qu'avant de nous demander d'adopter ces bills, on établisse un moyen de renseigner le public chaque année, sur l'état financier de nos chemins de fer.

L'honorable M. DANDURAND J'approuve entièrement la proposition de mon honorable ami. Je croyais cependant que nous avions amendé chaque bill à cette fin. Toutefois, puisque plusieurs de ces bills sont encore à l'étude en comité, nous pouvons nous-mêmes formuler un autre amendement par lequel le Parlement sera tenu au courant chaque année des dépenses faites sur chaque embranchement. Est-ce bien ce que demande mon honorable ami?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui; et je fais allusion non seulement aux embranchements, mais au réseau tout entier. Il me semble qu'il est essentiel que nous ayons tous les renseignements possibles touchant les dépenses déjà faites, le coût d'opération de nos chemins de fer, les dépenses annuelles, les recettes, les déficits et les sommes requises pour l'avenir.

L'honorable M. BEIQUE: J'approuve la suggestion de l'honorable sénateur, mais je crains qu'on ne puisse l'appliquer à chacun de ces bills.

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. BEIQUE: Il faudrait pour cela un bill général. Les amendements particuliers à chaque bill ne donneraient pas le résultat désiré. Le bill en effet ne prévoit que les dépenses s'appliquant à un embranchement en particulier.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous pouvons ajouter à un bill, une clause générale traitant d'un sujet particulier; même si ce sujet ne se rapporte pas directement au bill. Nous avons déjà été témoins de cas analogues.

L'honorable M. DANDURAND: Nous pourrons peut-être discuter cette question en comité.

L'honorable M. PARDEE: Quelle différence voyez-vous entre ce que vous proposez et le rapport annuel de la direction des chemins de fer nationaux?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne puis vous répondre actuellement, mais il est évident que le rapport annuel du ministre est si compliqué, que je ne crois rien exagérer en disant que quatre-vingt-quinze pour cent du peuple canadien est incapable, en le lisant, de se former une idée de la situation réelle. J'irai plus loin et je proposerai qu'un bureau de vérificateurs soit institué spécialement pour les chemins de fer nationaux-canadiens. Je défie qui que ce soit de pouvoir dire avec assurance, après avoir lu et analysé le rapport émis de temps à autre, qu'il a une idée exacte de la situation financière de nos chemins de fer. C'est impossible. Je suis d'avis que nous devrions avoir un bureau de vérificateurs qui préparerait chaque mois un état permettant au public canadien de se renseigner sur la situation réelle de ces chemins de fer; ce rapport indiquerait le coût d'opération, le montant de la dette, le déficit, le revenu et nous permettrait de constater s'il y a progrès ou rétrogradation. Je recommande fortement à mon honorable ami de ne pas oublier que nous devons protéger le public du Canada, et je dis en toute sincérité que le meilleur moyen d'assurer le succès de nos chemins de fer est de mettre à la portée du peuple, les renseignements les plus détaillés qu'il soit possible de fournir concernant cette entreprise, afin que toute personne, soucieuse des intérêts du pays, puisse satisfaire sa légitime curiosité.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que l'expression "les plus détaillés", employée par mon honorable ami, n'est pas très heureuse, car plus il y aura de détails, moins le rapport sera compréhensible pour la majorité du peuple.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne veux pas dire que le rapport doit être compliqué, mais détaillé, afin que nous sachions où nous en sommes.

L'honorable M. DANDURAND: Il me vient justement à l'idée que nous avons actuellement un bureau de vérification des comptes. Il est composé de deux comptables, de l'auditeur général et du sous-ministre des Finances, et je crois que l'étude de cette question relève de ses attributions.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A-t-il l'autorité voulue pour cela?

L'honorable M. DANDURAND: Je le crois; et il devrait examiner la méthode de comptabilité et de vérification des comptes pour tout ce qui concerne les finances nationales.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A-t-il reçu les instructions voulues à cet effet?

L'honorable M. DANDURAND: Je le crois, mais je vais me renseigner.

L'honorable W. B. ROSS: Mais pourquoi n'aurions-nous pas un rapport mensuel analogue à celui des banques, et qui est publié chaque mois dans la *Gazette officielle*? Il n'est

pas nécessaire qu'il soit aussi détaillé, mais il pourrait contenir certains renseignements importants.

L'honorable M. DANDURAND: Des chiffres sont fournis chaque mois.

L'honorable W. B. ROSS: Quelques-uns seulement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ils sont fournis par l'administration des chemins de fer et non par le gouvernement. Vous ne supposez pas que nous puissions accepter cela.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ne serait pas satisfait de cela?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je dois vous avouer que je ne le serais pas.

BILL D'INTERET PRIVE

TROISIEME LECTURE

Bill 60, intitulé: Loi constituant en corporation The Life Underwriters Association of Canada.—L'honorable M. Lynch-Staunton.

RAPPORT DU COMITE

L'adoption du rapport du comité permanent des banques et du commerce sur le bill O5, intitulé: Loi changeant le nom de la banque d'Hochelaga en celui de "Banque Canadienne Nationale" ayant été proposée par l'honorable L. C. Webster.

L'honorable M. McMEANS se lève et dit: La troisième lecture de ce bill devrait être remise à demain. Personnellement, je ne m'oppose pas au bill, mais je crois que le nom suggéré par cette corporation, est de nature à créer une fausse impression parmi le peuple en général. Le terme "Banque Canadienne Nationale", laisse entendre que c'est la Banque Nationale du Canada, et qu'elle a l'appui du Gouvernement. Ce nom peut avoir un effet très sérieux sur le public, particulièrement dans l'Ouest où les aubains sont nombreux. En renvoyant la troisième lecture de ce bill à demain, on permettra aux intéressés de faire entendre leurs raisons. Je crois que le gouvernement lui-même devrait être représenté dans la discussion. Je ne vois pas pourquoi une corporation de ce genre, adopterait le nom de "Banque Nationale Canadienne". Je crois que les intéressés exigent trop. Il y a certainement assez d'autres noms sans en choisir un qui soit de nature à créer une fausse impression parmi le public. Si les affaires n'allaient pas bien, nous pourrions avoir une répétition des difficultés créées par l'histoire de la Home Bank, et le peuple viendrait demander au gouvernement de les indemniser de leurs pertes.

L'honorable M. BRADBURY: Je crois qu'une banque quelconque, dans la province de Québec, s'est vue refuser ce nom il y a quelques années.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je crois que cette question mérite bien l'attention du Gouvernement, sinon de cette Chambre, avant qu'on propose l'adoption du bill. Quelle serait l'impression créée en pays étrangers par un prospectus émanant d'une institution financière, portant le nom de Banque Nationale? Ils en concluraient certainement que cette banque est une institution du gouvernement, et que le nom est un terme canadien dans le sens économique, impliquant les pouvoirs et ressources du pays. C'est prendre une trop grande responsabilité, même dans notre propre pays. Peut-être l'impression ne serait-elle pas aussi trompeuse pour le peuple canadien, qui comprend ce que signifie le terme employé, que pour les pays étrangers où l'effet pourrait être très sérieux. Ce serait mettre entre les mains de cette corporation, un pouvoir qu'elle ne doit pas avoir, je crois, et dont les résultats pourraient ne pas être très avantageux pour le Canada lui-même.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je croyais que cette question avait été l'objet d'une étude sérieuse en comité, et que les différentes opinions seraient soumises à cette Chambre. Dans ce cas, je désirerais les entendre. L'expérience, si minime soit-elle, que j'ai acquise au sujet des affaires d'Europe, me fait croire qu'aucune banque, qu'elle s'intitule Banque Nationale ou Banque Royale, ne peut espérer obtenir beaucoup de capital là-bas. Elle peut obtenir quelques milliers de dollars en dépôts, mais le temps est passé où une banque pouvait vendre ses actions en Europe sous l'influence de son nom. Je ne vois aucun danger sous ce rapport. Je serais heureux d'entendre les opinions des honorables sénateurs sur ce sujet, d'autant plus que je crois comprendre que l'appellation est justifiée par des antécédents. Il est question ici de deux banques: La Banque Nationale et la Banque d'Hochelaga qui se sont fusionnées. "La Banque Nationale" est le nom reconnu de l'une des deux, et il est simplement question d'y ajouter un mot qui implique l'idée du pays auquel elle appartient.

L'honorable M. McMEANS: Non, non. "Banque Canadienne Nationale", c'est-à-dire, en anglais, "National Bank of Canada".

L'honorable M. BEAUBIEN: En français, il n'y a d'autre sens que celui indiqué par les mots eux-mêmes.

L'honorable M. McMEANS: Quelle serait la version anglaise?

L'honorable M. BEAUBIEN: Je ne sais pas.

L'honorable M. McMEANS: Ce serait: "The Canadian National Bank".

L'honorable M. BEAUBIEN: Je désire entendre les opinions d'autres honorables sénateurs sur cette question. Si ce nom est trompeur, celui de "Royal Bank" peut l'être encore plus.

L'honorable M. McMEANS: Il l'est.

L'honorable W. B. ROSS: Le terme "Royal" ne peut plus être employé aujourd'hui.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Mon honorable ami semble croire que je faisais allusion à la facilité que ce nom donnerait à la banque de vendre ses actions. Ce n'est pas la raison principale. Cette institution devient la banque de plusieurs hommes d'affaires, d'explorateurs, de manufacturiers, etc... et ces individus mettront dans leur prospectus qu'ils font affaires avec la "Banque Canadienne Nationale"; c'est là qu'est la difficulté. Je crois qu'à cet égard, c'est donner un avantage inutile et douteux. La formule française n'a pas la même portée, mais en anglais, le terme implique l'idée d'une Banque du Canada—d'une Banque Nationale.

La continuation du débat sur le rapport du comité, est remise à plus tard.

TROISIEME LECTURE

Bill 18, intitulé: Loi concernant un certain brevet de "the Fleishmann Company".—L'honorable M. Bradbury.

VOYAGE A L'EXPOSITION DE WEMBLEY

INTERPELLATION

L'honorable M. McMEANS demande au gouvernement:

1. Le gouvernement a-t-il l'intention de déléguer des représentants de cette Chambre à l'exposition de Wembley, à Londres?
2. S'il en a l'intention, qui se propose-t-il d'envoyer, et en quelle qualité?
3. Le gouvernement sera-t-il responsable des déclarations qui pourront être faites?
4. Combien coûtera cette délégation?

L'honorable M. DANDURAND: L'interpellation reste à l'ordre du jour.

L'honorable M. McMEANS: Plusieurs honorables messieurs désirent beaucoup avoir ces renseignements. L'honorable leader du gouvernement ne pourrait-il pas nous donner une réponse aujourd'hui? Je connais des

honorables messieurs qui sont prêts à prendre part à ce voyage et qui apprécieraient une réponse immédiate.

L'honorable M. DANDURAND: J'ignore quel ministère pourrait fournir ces renseignements, et n'ayant pas vu mes collègues depuis quelques jours, je ne puis donner une réponse personnelle à mon honorable ami. Je vais prendre des renseignements et essayer de satisfaire la curiosité de l'honorable sénateur.

L'honorable M. McMEANS: Le fait que ce voyage figure au Budget. a créé une certaine inquiétude dans cette Chambre. On a voté $20,000 à cette fin. Il est probable que plusieurs honorables sénateurs, des deux côtés de la Chambre, vont être désignés comme devant faire partie de la délégation, et une réponse de mon honorable ami, ferait disparaître l'inquiétude qui existe actuellement.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pour tout renseignement que l'écho de ce qui s'est dit à la Chambre des Communes.

DEMOLITION DU BATIMENT DE LA DOUANE A TORONTO

L'honorable M. PARDEE demande au gouvernement:

1. A quelle date la démolition du bâtiment de la douane à Toronto a-t-elle été ordonnée? Qui l'a ordonnée?
2. Quelle était la valeur estimative du bâtiment de la douane démoli à la suite de cet ordre?
3. La démolition d'une partie de l'entrepôt de vérification à Toronto a-t-elle été ordonnée?
4. Si elle a été ordonnée, qui a donné cet ordre?
5. Combien a coûté la démolition de ces bâtiments (a) la douane et (b) l'entrepôt de vérification?
6. Après la démolition du bâtiment de la douane, a-t-il fallu louer des locaux pour la douane?
7. Combien de bâtiments ont été loués à cette fin? Où sont-ils situés? Quel en est le loyer? Quels en sont les locateurs? Ces bâtiments conviennent-ils à la douane?
8. Le gouvernement a-t-il déterminé combien ce loyer a coûté au pays par suite de la démolition des bâtiments de la douane et autres? Dans l'affirmative, quel est ce coût par année?
9. Le bâtiment de la douane qui était situé à l'angle des rues Yonge et Front a-t-il été remis en état peu de temps avant sa démolition? Combien a coûté cette remise en état?
10. Quel a été le total des loyers que le gouvernement a payés depuis la démolition du bâtiment de la douane?
11. Quelle partie de ce montant aurait été économisée, si les bâtiments de la douane et de l'entrepôt de vérification n'avaient pas été démolis?

L'honorable M. DANDURAND:

1, 3, 4, 5. Le gouvernement a décidé d'ériger un édifice public sur la rue Front, entre les rues Yonge et Bay. A cette fin il a été nécessaire de démolir le bâtiment actuel de la douane et une partie de l'entrepôt de vérification. Des plans et devis ont été préparés et afin de perdre moins de temps, on a de-

mandé, par avis public, des soumissions pour la démolition des bâtiments plus haut cités et pour l'excavation du nouvel édifice; et le contrat fut accordé à la compagnie de construction P. Lyall et Fils (O/C du 5 avril 1919); pour la somme de $18,600.

2. Le bâtiment des douanes et cette partie de l'entrepôt de vérification furent évalués, à l'époque de leur démolition, et en tenant compte de la dépréciation, à $250,000.

6. Oui.

7. Deux.—Bureaux des douanes—Du premier avril 1919 au premier avril 1921: les 3e, 4e, 6e et 7e étages de l'édifice de la Chambre de Commerce, coin des rues Yonge et Front; $14,246.50 par année; locateur: W. Claude Fox. Du premier mars 1921 jusqu'à ce jour: le sous-sol et les quatre premiers étages des numéros 54-56 rue Wellington; prix de location: $18,000 par année; locateur: Succession J. Henry Peters. Entrepôt de vérification—Du 15 mars 1919 jusqu'à ce jour: 276 rue King-Ouest; prix de location: $11,000 par année; locateur: Succession W. R. Brock. Le ministère des Douanes considère que ces édifices ne donnent pas satisfaction.

8. Coût de location par année: Bureaux des douanes, $18,000; entrepôt de vérification, $11,000; total, $29,000.

9. Changements principaux apportés à l'édifice; remodelage du premier étage, y compris la garniture et réparations au toit. Ces travaux ont été donnés au contrat en 1905 pour un montant total d'environ $52,000.

10. Bureaux des douanes:—Edifice de la Chambre de Commerce, $28,493; local de la succession Peters, jusqu'au 31 mars 1924, $58,-500; entrepôt de vérification: local de la succession Brock, jusqu'au 15 mai 1924, $56,-833.34; total, $143,826.34.

11. Le montant total indiqué au numéro 10.

PROBLEMES RELATIFS AUX PROVINCES MARITIMES

INTERPELLATION

L'honorable M. TANNER demande au Gouvernement:

1. Dans ou vers le mois de janvier de cette année, le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, lorsqu'il était à Ottawa, a-t-il fait au premier ministre du Canada, des représentations touchant certains problèmes qui, dans l'opinion du premier de la Nouvelle-Ecosse, doivent être résolus pour aplanir les obstacles au développement normal et au progrès des Provinces maritimes?

2. Quels sujets le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse a-t-il présentés comme comprenant de réels problèmes à résoudre?

3. (a) Lesdites représentations étaient-elles verbales ou écrites?

(b) Si elles étaient verbales, quelle en est la substance?

(c) Si elles étaient écrites, le gouvernement en déposera-t-il des copies sur le Bureau du Sénat?

4. Le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse a-t-il suggéré ou demandé l'institution par le gouvernement du Dominion d'une commission ou d'un conseil d'enquêteurs pour étudier les problèmes en question?

5. Le premier ministre du Canada a-t-il reconnu que ce serait de bonne politique d'instituer telle commission ou tel conseil d'enquêteurs?

6. (a) Le gouvernement du Canada a-t-il adopté des mesures à ce sujet?

(b) Le gouvernement du Canada a-t-il l'intention d'adopter des mesures à cet égard?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Des représentations ont été faites concernant les problèmes relatifs au progrès des Provinces maritimes.

2. On a traité en principe, des questions mentionnées dans la correspondance produite au Sénat le 20 mai 1924.

3. (a) Verbales et écrites. (b) et (c). Voir réponses 1 et 2.

4. Aucune demande de ce genre n'a été faite officiellement; peut-être en a-t-on parlé officieusement.

5. Non.

6. (a) et (b). Voir réponse n° 4.

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS—ILE DE VANCOUVER

REPONSE NON SATISFAISANTE

A l'ordre du jour:

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je désire attirer l'attention de mon honorable ami sur les documents produits le 23 courant en réponse à une question que j'ai placée moi-même à l'ordre du jour. Cette question émanait du comité des chemins de fer et avait trait aux embranchements. On voulait savoir quels étaient le coût d'entretien et les revenus d'une certaine section de ligne sur l'île de Vancouver. Mon honorable ami parlait tout à l'heure d'un certain document qui ne lui paraissait pas très clair. Je puis dire que je suis moi-même sous la même impression. Je demandais le montant total des revenus et des dépenses des chemins de fer nationaux-canadiens à l'Ile de Vancouver, par année, y compris 1923 et 1924, pour le trafic des marchandises et le transport des passagers. On m'a répondu que la méthode de comptabilité adoptée, ne permettait pas facilement de produire ces chiffres. Ceci prouve que nous avons besoin d'un bureau de vérificateurs, ou qu'il faut adopter une autre méthode par laquelle ces résultats pourront être obtenus. Il était question ici d'une partie de la voie distincte du réseau continental, et à moins de savoir quels ont été, depuis quelques années, les dépenses et les revenus, il est difficile d'émettre une opinion ou de former un jugement.

Quant à la deuxième question—le nombre de milles en opération et les points entre les-

quels cette opération a lieu, la réponse est un peu plus satisfaisante. On me dit qu'il y a, entre Victoria et la Baie Cowichan, 75 milles de voie ferrée opérés par les chemins de fer nationaux et qu'il y a, dans chaque direction un convoi par jour, sauf le dimanche. Ensuite il y a 15.3 et 1.7 milles respectivement sur lesquels il n'y a pas de service de passagers mais un service de marchandises lorsque les conditions l'exigent. Le capital investi sur ces lignes est de $7,250,000, et cependant, l'administration de ces chemins de fer ne peut nous donner ni le montant des revenus qu'elle retire, ni le montant des dépenses qu'entraîne l'opération de ces embranchements. Ne croyez-vous pas qu'il soit nécessaire de remédier à un tel état de choses? Puis-je compter sur l'aide de mon honorable ami pour améliorer la situation?

L'honorable M. DANDURAND: Je vais transmettre les remarques de mon honorable ami au ministre des Chemins de fer et lui demander s'il lui est possible de nous fournir de plus amples renseignements concernant l'opération de ces deux lignes. Les directeurs des chemins de fer nationaux ont fourni au comité des renseignements plutôt décourageants, au sujet des revenus, mais je dois ajouter que les données n'étaient pas exactes. Peut-être peuvent-ils obtenir de Vancouver des renseignements plus réels au sujet des revenus et des dépenses dans l'opération des lignes en question.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je le crois moi-même.

COUR DE L'ECHIQUIER (BILL)

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 116, intitulé: Loi modifiant la loi de la cour de l'Echiquier.

Il dit: Honorables messieurs, l'objet de ce bill est d'étendre la juridiction de la cour de l'Echiquier de manière à lui permettre de connaître de certaines questions que la couronne peut, d'accord avec toute personne, commettre à sa juridiction. Le paragraphe de 1916 se lit comme suit:

> Toute matière dans laquelle la Couronne et tout autre personne y intéressée ont convenu que la Couronne doit poyer à cette personne une somme à être déterminée par la Cour de l'Echiquier.

Ce paragraphe est abrogé et remplacé par le suivant:

> La somme à verser lorsque la Couronne et une personne sont convenues par écrit que la Couronne ou cette personne doit verser une somme d'argent que doit fixer la cour de l'Echiquier, ou toute question de droit ou de fait à l'égard de laquelle la Couronne et une personne sont convenues par écrit que cette question de droit ou de fait doit être déterminée par la cour de l'Echiquier.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité sous la présidence de l'honorable M. Gordon, pour étudier le bill.

Les articles 1 et 2 ainsi que le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill, sans amendement.

TROISIEME LECTURE

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL CONCERNANT LE REVENU CONSOLIDE ET LA VERIFICATION DES COMPTES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 198, intitulé: Loi modifiant la Loi du revenu consolidé et de l'audition.

Il dit: Honorables messieurs, l'alinéa (a) du premier paragraphe de l'article 17 de la Loi de l'audition se lit comme suit:

> Le sous-ministre des Finances est tenu de—
> (a) contresigner toutes les obligations du Canada.

Cet article indique clairement que le sous-ministre est obligé de signer de sa main toutes les obligations qui peuvent être émises par le Dominion du Canada. Dans le cas des émissions faites à New-York, le sous-ministre a été obligé de signer lui-même les obligations. L'objet de cet amendement est de montrer clairement que la signature du sous-ministre peut être un fac-similé lithographié. Généralement, une au moins des signatures est ainsi imprimée. Les provinces d'Ontario et de la Saskatchewan ont, tout récemment adopté une loi dans le même sens que le présent bill.

L'amendement qui est proposé contient aussi une disposition par laquelle les obligations doivent être contresignées par un fonctionnaire du ministère des Finances, désigné par le Gouverneur en conseil.

Suivant les dispositions de la Loi des billets du Dominion, le ministre peut ordonner que l'une des deux signatures autorisées, ou les deux, soit un fac-similé lithographié de cette ou de ces signatures; et si les deux signatures sont ainsi imprimées, ce doit être seulement après que les obligations ont été remises au ministre et pendant qu'ils sont sous la garde des fonctionnaires du ministère des Finances.

Les presses à signer, dont se sert le ministère, pour les billets du Dominion, peuvent être employées avec avantage à la signature des obligations; ce qui permettra de réaliser une économie de temps et d'argent. Le ministère des Finances a le contrôle absolu des opérations. Depuis trois ans, 1,176,254 obligations ont été émises, dont 103,000 à New-York où le sous-ministre a dû se rendre en personne pour apposer sa signature sur lesdites obligations.

Sur ce, je propose la deuxième lecture du bill.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité sous la présidence de l'honorable M. Blain, pour étudier le bill.

Les articles 1 et 2, le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL D'INTERET PRIVE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. BEIQUE propose la deuxième lecture du bill C6, intitulé: "Loi concernant la "Montreal Central Terminal Company".

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas lu ce bill, mais je suis sous l'impression que c'est une vieille connaissance.

L'honorable M. BEIQUE: Vous ne vous trompez pas.

L'honorable M. BELCOURT: Une connaissance de trente-quatre ans.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne m'oppose pas à la deuxième lecture du bill pourvu que nous conservions notre entière indépendance lorsqu'il sera étudié en comité.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

L'honorable M. BEIQUE: Honorables messieurs, je demande que les règlements soient suspendus afin que le bill puisse être soumis au comité la semaine prochaine.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami peut-il nous dire s'il y a controverse en ce qui regarde l'objet du bill?

L'honorable M. BEIQUE: Il peut y avoir controverse, mais la question peut être discutée en comité.

L'honorable M. DANDURAND: Je puis vous dire immédiatement que j'hésiterais à accepter un principe qui accorderait à une corporation d'intérêt privé les pouvoirs incorporés dans certains de nos statuts, et qui figurent dans ce bill (s'il ressemble à celui qui a été soumis, il y a quelques années au comité des chemins de fer). Si je ne me trompe pas, les pouvoirs s'étendent à la construction d'un tunnel sous la ville de Montréal, et sous le fleuve saint-Laurent; et à la construction de ponts sur le Saint-Laurent.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le bill ne comporte-t-il pas davantage?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne me souviens pas d'autre chose. Je crois qu'il était question de deux ponts sur le saint-Laurent.

L'honorable M. ROBERTSON: Il donne tous les pouvoirs, sauf de naviguer dans les airs.

L'honorable M. DANDURAND: Je mentionne ces faits afin que mon honorable ami et ceux qui sont intéressés à l'adoption de ce bill, soient au courant de la première objection qu'ils vont rencontrer concernant les pouvoirs qu'il contient.

L'honorable M. BEIQUE: Je dois vous dire qu'en promettant de proposer ce bill, j'ai mis comme condition que je voulais être libre d'émettre mon opinion. Par le passé, j'ai appuyé l'honorable leader du gouvernement en refusant de prolonger cette charte. On me dit maintenant que d'autres intéressés l'ont acquise. C'est possible. Ce bill ne me concerne pas personnellement, mais je crois qu'il devrait être traité comme tous les autres bills, et renvoyé devant le comté.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous pouvez difficilement vous attendre à ce qu'il soit adopté tel qu'il est.

L'honorable M. BEIQUE: Peut-être, mais dans tous les cas, il devrait être traité comme tous les autres bills.

L'honorable M. BELCOURT: Louanges déguisées.

La motion pour la suspension des règlements est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du vendredi, 27 juin 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill D6, intitulé: Loi pour faire droit à Malcolm Middleton.—L'honorable M. Pope.

Bill E6, intitulé: Loi pour faire droit à Clara Louise Kinnear.—L'honorable M. Haydon.

Bill F6, intitulé: Loi pour faire droit à Allan Thomas Easson.—L'honorable M. W. B. Ross.

Bill G6, intitulé: Loi pour faire droit à Henry Irwin Claxton.—L'honorable M. Green.

Bill H6, intitulé: Loi pour faire droit à John Henry Smith.—L'honorable M. Blain.

Bill I6, intitulé: Loi pour faire droit à Bertha May Roy.—L'honorable M. Blain.

Bill J6, intitulé: Loi pour faire droit à Lunetta Elimina Hay.—L'honorable M. Blain.

BILL CONCERNANT LES COMPAGNIES FIDUCIAIRES

Troisième lecture du bill 173, intitulé: Loi modifiant la Loi des compagnies fiduciaires, 1914.—L'honorable M. Dandurand.

BILL CONCERNANT LES COMPAGNIES DE PRET

Troisième lecture du bill 174, intitulé: Loi modifiant la Loi des Compagnies de prêt, 1914.—L'honorable M. Dandurand.

BILL CONCERNANT LES JEUNES DELINQUANTS

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 27, intitulé: Loi modifiant la Loi des jeunes délinquants, 1908.

Il dit: Honorables messieurs: ce bill a pour objet d'amender trois ou quatre articles de la loi. Je n'ai pas besoin de vous expliquer la teneur des modifications proposées, car nous devrons les étudier en comité.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

Le Sénat s'ajourne à lundi prochain, à huit heures du soir.

L'hon. M. BELCOURT.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du lundi, 30 juin 1924.

Le Sénat se réunit à 8 heures du soir.

Prières et affaires de routine.

BILLS DE DIVORCE

PREMIERE LECTURE

Bill K6, intitulé: Loi pour faire droit à Eva Laura Bell.—L'hon. M. Haydon.

Bill L6, intitulé: Loi pour faire droit à Peter Alexander Fawcett.—L'hon. M. Haydon.

Bill M6, intitulé: Loi pour faire droit à James Henry Cooke.—L'hon. M. Haydon.

BILL CONCERNANT LES COMPAGNIES

PREMIERE LECTURE

Bill 118, intitulé: Loi modifiant la Loi des compagnies.—L'hon. M. Dandurand.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill.

Il dit: Honorables messieurs, je propose, sujet à l'approbation de cette Chambre, que ce bill soit lu pour la deuxième fois, afin que nous puissions l'envoyer au comité des banques et du commerce qui se réunit demain.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

TERRES FEDERALES—DROIT D'ENTREPRISE SUR DES TERRAINS D'ECOLES

PREMIERE LECTURE

Bill 187, intitulé: Loi modifiant la Loi des terres fédérales.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (GARANTIES)

PREMIERE LECTURE

Bill 190, intitulé: Loi modifiant la loi des chemins de fer nationaux du Canada, 1919.—L'hon. M. Dandurand.

SUSPENSION DES REGLEMENTS

MOTION

L'honorable M. DANDURAND propose:

Qu'à partir de ce jour inclusivement et jusqu'à la fin de la session, les règles 23f, 24a, b, e et h ,63, 119 129 et 131 soient suspendues, en tant qu'elles se rapportent aux bills publics ou d'intérêt privé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: N'est-il pas préférable de réserver cette question et de ne suspendre les règlements que lorsqu'il sera nécessaire de le faire? C'est la

méthode que nous avons adoptée au cours des trois ou quatre dernières sessions et nous en avons été satisfaits.

L'honorable M. DANDURAND: Il y a certaines motions qui nous arrivent toujours à la fin de chaque session. Celle-ci m'est parvenue, et je crois que mon honorable ami en recevait de semblables. Le seul avantage que je vois dans la suspension des règlements, est de donner au Sénat une plus grande liberté d'action au cas où il y aurait opposition de la part d'un honorable sénateur. En tous cas, ce détail a peu d'importance, puisque la majorité de cette Chambre peut toujours décider de la procédure à suivre. Quelquefois cependant, le Sénat, lorsqu'il est presque unanime, aime à se protéger contre une seule voix dissidente.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: En laissant cette motion sur le bureau de la Chambre, nous avons une épée de Damoclès toujours suspendue au-dessus de notre tête et en cas d'obstruction, le leader du Gouvernement peut toujours proposer l'adoption de la motion.

L'honorable M. DANDURAND: L'avis de motion reste à l'ordre du jour et sera renouvelé à chaque séance.

La motion est réservée.

BILLS DE DIVORCE

PREMIERE LECTURE

Bill N6, intitulé: Loi pour faire droit à Béatrice Ella Mastron.—L'hon. W. B. Ross.

Bill O6, intitulé: Loi pour faire droit à Herman Kleinsteurber.—L'hon. M. Blain.

BILL DES EMBRANCHEMENTS CONCERNANT LA LIGNE ENTRE LA GRANDE-FRESNIERE ET RINFRET-JONCTION.

ETUDE EN COMITE

L'honorable M. DANDURAND propose que le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 31, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre la Grande-Fresnière et Rinfret-Jonction dans la province de Québec.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

L'article 1 est adopté.

Article 2. La compagnie peut émettre des valeurs et le Gouverneur en conseil peut en autoriser la garantie.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, lorsque ce bill était devant le comité, je n'ai pas eu l'occasion d'attirer votre attention sur la nécessité de modifier l'article 2 et de vous soumettre les amendements proposés par la Chambre des communes et concernant, non seulement ce bill en particulier, mais tous les autres bills relatifs aux embranchements. Ces amendements ont pour objet de faire insérer dans le bill des subsides, le montant des garanties que le Parlement sera appelé à voter chaque année. Lors de la dernière session, lorsque le bill unique qui embrassait alors tous les bills d'embranchements qui nous sont aujourd'hui présentés, était à l'étude devant notre comité, cette question fut discutée très longuement. Je répète que ces amendements ont été proposés par la Chambre des communes, mais malheureusement, le gouvernement ne les a pas acceptés et par conséquent ils ne furent pas adoptés. Je propose donc l'amendement suivant:

Pourvu que le montant à être garanti, soit au préalable inséré dans les subsides et voté à cette fin par le Parlement.

Je n'apprends rien de nouveau en disant que nous nous sommes écartés d'un précédent bien établi, en donnant une garantie couvrant plus de trois ans, sans que le Parlement ait l'occasion de se prononcer sur cette dépense. Jusqu'aujourd'hui, les montants de garanties devaient paraître dans les subsides chaque année et le Parlement avait le droit (et devait exercer ce droit), de se prononcer sur ces garanties; qu'elles soient données pour une durée d'une ou de plusieurs années. Le Parlement devrait avoir le droit de voter annuellement dans les subsides, un montant suffisant de crédits pour exécuter les travaux prescrits jusqu'à la session suivante. Il me semble inutile d'insister, même brièvement, sur la nécessité d'un contrôle par le Parlement, sur tous les montants affectés aux travaux publics qui doivent être exécutés chaque année; et que cette responsabilité ne devrait pas retomber sur un Parlement subséquent. En adoptant ce paragraphe, nous privons le Parlement de son droit de fixer chaque année le montant de garanties destinées à couvrir l'exécution d'entreprises de cette nature.

Depuis que le gouvernement du Canada a pris charge de ces réseaux de chemin de fer, le Parlement a toujours exercé son autorité en ce qui concerne les dépenses annuelles; soit comme garanties ou dépenses directes. D'après mes propres recherches et les renseignements que l'on m'a fournis, je crois qu'il n'existe qu'un seul cas où ce principe n'ait pas été suivi. Je veux parler de l'entente entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral, relativement aux subventions en matière d'éducation, qui furent votées par les provinces pour l'enseignement technique ou agricole, ainsi que la subvention du gouvernement fédéral pour les routes nationales. Je comprends que dans ces cas-là, une entente

avait eu lieu entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et qu'en conséquence, il n'y avait pas nécessité de mentionner dans des subsides, les montants alloués à chacune des provinces intéressées. On fera peut-être remarquer qu'en suivant la coutume observée par le Parlement depuis plusieurs années, on entrave les travaux que l'administration des Chemins de fer nationaux ont en vue, concernant ces embranchements; mais je pourrai répondre que le Parlement a le droit d'insérer dans les subsides, une somme suffisante pour exécuter en tout ou en partie les travaux en perspective. Autrement dit, si cet amendement est adopté, des crédits supplémentaires pourront être présentés avant la prorogation et le Parlement, selon qu'il le jugera à propos, pourra voter le tiers, les deux tiers ou la somme totale requise pour les travaux. Par conséquent, je crois que l'on ne peut pas prétendre qu'en laissant au Parlement le pouvoir de voter cette somme, on entrave en quoi que ce soit, l'exécution des travaux inscrits au programme des Chemins de fer nationaux.

L'honorable M. SCHAFFNER: Cet amendement s'appliquera-t-il à tous les bills concernant les embranchements?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. Honorables messieurs, je répéterai seulement qu'il n'est pas convenable de s'écarter de la coutume d'après laquelle le Parlement vote les dépenses publiques; et de priver le Parlement d'exprimer ses vues sur ces dépenses particulières qui vont être faites. La seule protection que nous ayons contre des abus possibles, réside dans le fait que toutes les dépenses doivent être étudiées chaque année par le Parlement. C'est notre plus importante sauvegarde.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je crois que nous devons faire une distinction entre les différentes sortes de bills. Par exemple, mon honorable ami n'appliquera pas son principe à un bill concernant la construction de quelques milles de chemins de fer durant l'année courante; car le pouvoir accordé à l'administration des Chemins de fer nationaux canadiens, expire avec l'année 1924. Permettez-moi de citer un exemple. Mon honorable ami propose un amendement à un bill concernant le régalage et la construction de 12 milles de chemin de fer. La somme requise pour ces travaux sera entièrement dépensée en 1924, et ne fait pas partie par conséquent du programme comprenant les travaux en perspective pendant deux ou trois ans à venir. Je suppose que mon honorable ami ne jugerait pas nécessaire d'appliquer ce principe à un bill de ce genre ou à tous les autres bills concernant la construction en 1924 ou même en 1925, (car nous arrivons rapidement à la fin de la présente saison de construction). Je fais cette remarque parce que je ne vois aucune raison d'ajouter cet amendement aux bills concernant les embranchements, puisqu'il est évident que le montant impliqué sera dépensé au cours des prochains douze mois.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si mon honorable ami le permet, je lui dirai, que dans un cas comme celui-ci, le montant total devrait figurer au budget. Quelle objection insurmontable, mon honorable ami peut-il avoir, à ce que le gouvernement présente, avant la prorogation, des subsides supplémentaires comprenant toutes les dépenses qui doivent être faites en vertu de tous ces bills?

Et avant que mon honorable ami continue son discours, je ferai remarquer qu'il est nécessaire que le public connaisse, par la liste des subsides, quelle sera la dépense annuelle que le pays aura à supporter. Suivant moi, la meilleure sauvegarde que nous ayons, en ce qui concerne le Bill des Subsides, est le fait qu'il fournit au public tous les renseignements au point de vue des dépenses occasionnées par l'opération de chacune des branches du service public. Il me semble que la préparation d'un subside supplémentaire dans le cas qui nous occupe, n'offrirait aucune difficulté.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne vois pas encore la raison pour laquelle ces différents montants devraient être ajoutés aux subsides, et additionnés pour en mettre le total sous nos yeux. Il me semble que l'année dernière, lorsque les bills concernant les embranchements nous ont été soumis, le public a compris qu'il s'agissait d'une dépense de plusieurs millions. Je suis sous l'impression que les procédures actuelles permettent au public de mieux juger des dépenses projetées pour nos chemins de fer. Chaque bill contient les dépenses en détail et il est facile d'en déterminer le total. Les procédures que nous suivons sont autorisées par la Loi que mon honorable ami a lui-même placée aux statuts et qui s'applique aux travaux de construction entrepris par l'administration des Chemins de fer nationaux canadiens. Ces chemins de fer ne sont pas sur le même pied que les compagnies d'intérêt privé. L'administration de nos chemins de fer nationaux demande simplement au Parlement les sommes dont elle a besoin et fait connaître les lignes qu'elle projette de construire. Chacun de ces bills concernant les embranchements, contient tous les renseignements nécessaires et le montant requis y est indiqué

clairement. Nous disons que l'administration des chemins de fer peut excéder ce montant de 15 p. 100, mais si le coût estimé des travaux excède de plus de 15 p. 100 la somme demandée, les travaux ne seront pas exécutés.

Cette question est venue devant le comité. Elle n'a pas été discutée à fond, mais on a donné les raisons pour lesquelles le programme couvrant trois années, devait être mis à exécution. Je désire exposer de nouveau ces raisons devant ce comité et je me servirai à cet effet des propres paroles du Président.

Après avoir convenablement pesé les facteurs énumérés ci-dessus, nous avons arrêté le programme qui vous a déjà été soumis, et de plus, il fut suggéré que l'exécution de ce programme, advenant le cas où il serait adopté, soit répartie sur une période de trois ans; l'autorisation à cette fin devant subsister jusqu'au 31 août 1927.

Le but que nous visons en répartissant ces débours sur une période de trois ans, c'est d'assurer cette continuité de construction, qui est essentielle au point de vue de l'économie, et qui permettra au département des ingénieurs et de la construction des chemins de fer aussi bien qu'aux entrepreneurs d'exécuter les travaux de la façon la plus efficace. C'est ainsi que l'on procède dans les entreprises de chemin de fer par l'initiative privée; les fonds votés par les actionnaires sont à la disposition du conseil d'administration tant que les travaux ne sont pas terminés ou l'autorisation abrogée.

Il existe une analogie, semble-t-il, dans les rapports qui existent entre les actionnaires d'une compagnie particulière et le conseil de direction et les rapports du Parlement canadien avec le réseau du National-Canadien; il s'ensuit donc qu'un pareil programme a sa raison d'être, si les expériences des entreprises particulières ont quelque valeur.

L'honorable M. BEIQUE: D'où est tiré ce passage?

L'honorable M. DANDURAND: D'une lettre du Président, que j'ai lue le 23 mai, lorsque j'ai proposé la deuxième lecture de ces bills. Quelle est la méthode adoptée au sujet de la construction de ces embranchements? On soumet au Parlement une description de chaque embranchement que l'on se propose de construire ou de prolonger. Une note indiquant les raisons qui motivent cette entreprise, a été soumise lors de la deuxième lecture des bills. Ces bills ont été envoyés au comité des Chemins de fer; et après un examen sérieux avec les ingénieurs, le comité a fait rapport, approuvant un certain nombre de ces projets. Maintenant que va faire le Parlement? Il va décréter qu'un certain embranchement de chemin de fer, partant d'un certain point et aboutissant à un autre point, sera construit. Nous adopterons ensuite ces projets qui nous sont proposés. Le coût approximatif de construction est mentionné dans chaque cas. Nous savons que la somme indiquée ne peut pas être excédée par plus de 15 p. 100. Le Parlement ne peut pas être trompé; et lorsqu'il aura consenti à ce que le travail soit exécuté, il dira à l'administration des Chemins de fer nationaux canadiens d'entreprendre la construction de ces différents embranchements.

Je ferai remarquer au comité que demain est le premier juillet, et que les autorités des Chemins de fer nationaux ont à peine deux mois pour exécuter ces travaux. Il y a beaucoup de travail à faire dans les provinces maritimes. On me dit qu'il est actuellement facile d'obtenir la main-d'œuvre; et qu'on aurait pu l'obtenir en mai et même en avril, à des conditions avantageuses jusqu'au premier septembre prochain. On me dit aussi que la difficulté de la main-d'œuvre, se présentera au temps des récoltes. Les hommes employés à la construction des chemins de fer, devront retourner sur les terres pour faire la moisson. Voilà la difficulté que nous rencontrons en 1924. Si la proposition de mon honorable ami est acceptée, ne seronsnous pas dans la même position l'année prochaine? Mon honorable ami dit: "Vous devriez inscrire dans vos subsides, un tiers des dépenses pour cette année et un tiers pour l'année prochaine." Mais quand voteronsnous ce deuxième tiers? Il est probable que vers la fin de juin, l'administration des chemins de fer se trouvera paralysée et devra attendre la sanction du Parlement. Mon honorable ami dit encore: "Mettez le crédit au Budget"; c'est-à-dire dans le bill des Subsides. Nous savons tous que de temps immémorial, le bill des Subsides a été présenté aux dernières heures de la session. Il me semble donc logique de dire que si nous donnons à la direction des Chemins de fer nationaux le droit de construire un embranchement d'un point à un autre, nous devons nécessairement lui donner en même temps les moyens d'exécuter cette volonté du Parlement.

Mon honorable ami dit que si tous les montants étaient spécifiés dans le budget, nous serions au courant de la totalité des obligations du peuple dans la conduite des affaires du pays.

D'autre part il y a ceux qui prétendent que les dépenses relatives à nos chemins de fer, doivent être tenues séparément, et que nous devrions avoir chaque année un état indiquant les dépenses et les résultats de l'exploitation. Je ne vois pas que la proposition de mon honorable ami puisse offrir des avantages. Il dit: "Vous pourriez insérer au budget, les deux tiers du montant requis, ou le montant tout entier." Mais le résultat serait le même. Le Parlement se dessaisit de son droit de contrôle en donnant au Gouvernement, c'est-à-dire à l'administration des chemins de fer nationaux canadiens, une somme d'argent

pour l'exécution des deux tiers des travaux ou pour l'exécution complète de ces travaux.

Je crois que mon honorable ami ne devrait pas actuellement insister sur son amendement. Peut-être qu'après avoir exposé ses vues et entendu la discussion sur les avantages et désavantages de la proposition, il réservera son amendement jusqu'à la troisième lecture du bill ou même ne le présentera pas du tout.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'accepte la suggestion de mon honorable ami. Je réserve mon amendement afin de permettre au comité de terminer l'étude de ces bills; mais il est bien compris que je me réserve le droit de le présenter de nouveau, à la troisième lecture des bills.

L'honorable PRESIDENT: L'honorable sénateur retire-t-il son amendement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non.

L'honorable M. BEIQUE: Il retire l'avis seulement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'avis seulement. Je le proposerai à la troisième lecture. Et je suggère à mon honorable ami (l'honorable M. Dandurand), de conseiller à son gouvernement de ne pas adopter définitivement le bill concernant le budget avant que cette question soit réglée. Je réserve mon avis de motion, pour le présenter lors de la troisième lecture.

L'honorable M. DANDURAND: Avant d'abandonner ce point, je demande à mon honorable ami de réfléchir sérieusement sur sa proposition qui consiste à faire insérer dans le budget, le montant total couvrant les trois années de travaux.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est absolument facultatif pour le Gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais mon honorable ami devrait nous donner une puissante raison à l'appui de sa proposition; car si nous votons dans le budget, le montant total, nous agissons simplement en accord avec l'objet du bill; c'est-à-dire que le programme tout entier sera adopté et le montant total requis pour l'entreprise, sera voté.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je dis que l'incorporation de toutes les dépenses dans le bill du budget annuel, est une dérogation aux principes du Parlement, parce que vous cachez au public les dépenses faites par un gouvernement responsable, et vous privez le Parlement de son droit de discuter les articles séparément lorsque les subsides sont présentés à la Chambre. Voilà l'objet de ma motion. Je crois que mon honorable ami admettra sans hésitation que la meilleure sauvegarde pour la protection du public contre les dépenses faites par le Gouvernement, est d'exiger que tous les détails soient insérés dans le bill du budget.

L'honorable M. DANDURAND: Je vais donner à mon honorable ami, la raison pour laquelle il ne devrait pas présenter sa motion.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je lui demanderai si nous allons discuter cette question, chaque fois qu'un de ces bills nous sera présenté et aussi lorsqu'ils subiront leur troisième lecture? Dans l'affirmative, nous aurons trois discussions sur le même sujet. Nous devrions nous en tenir à l'ancienne coutume et je suis prêt à donner, à mon honorable ami, d'excellentes raisons pour cela. Je lui prouverai également que l'amendement proposé par mon honorable ami, ne causera ni difficulté, ni délai. On se fait, bien à tort, une montagne de toute cette question, mais je voudrais savoir quand on la discutera.

L'honorable M. DANDURAND: On la discutera à la troisième lecture; mais, je ferai remarquer à mon honorable ami, que le Sénat est dans une position toute spéciale. En suivant cette procédure spéciale, nous pouvons contrôler chaque bill en particulier; tandis qu'autrement, nous serions obligés d'accepter ou de refuser le bill des subsides en entier. Je laisse à mon honorable ami, le soin de réfléchir sur ce point.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Eh bien, à la troisième lecture, nous discuterons cette question sérieusement.

L'honorable M. McLENNAN: Je voudrais dire quelques mots au sujet de ce bill et y ajouter un paragraphe. Puis-je le faire maintenant, ou bien dois-je attendre la troisième lecture?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami donne-t-il un avis de motion?

L'honorable M. McLENNAN: Je donne avis qu'à la troisième lecture du bill, je proposerai que la clause 8 soit amendée par l'addition de ce qui suit après le mot "avances":

Et après l'achèvement du chemin de fer autorisé par la présente loi, des rapports indiquant le volume annuel du trafic des marchandises et des voyageurs, ainsi que la contribution dudit chemin de fer au trafic de la ligne principale"; et tous les autres renseignements que le ministre peut requérir.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ne croit-il pas qu'il serait préférable de modifier la loi des chemins de fer

nationaux, qui comprend tous les embranchements, et ne pas limiter son amendement aux bills qui nous sont actuellement soumis. Je ne m'engage pas à appuyer l'amendement.

L'honorable M. McLENNAN: Je me conformerais avec plaisir à cet avis, si j'étais certain d'avoir l'appui de l'honorable sénateur.

L'honorable M. DANDURAND: Je vais étudier l'amendement et ses avantages.

L'honorable M. McLENNAN: C'est, je crois, ce qu'il y a de mieux à faire.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT DE PEEBLES

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 41, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne de Chemins de fer nationaux du Canada de Peebles vers le sud, dans la province de la Saskatchewan.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT DE GRAVELBOURG-NEIDPATH

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 42, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada prolongeant l'embranchement de Gravelbourg jusqu'à Neidpath, dans la province de la Saskatchewan.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT DE SAINTE-ROSE DU LAC-RORKETON.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 43, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada prolongeant l'embranchement de Sainte-Rose-du-Lac jusqu'à Rorketon, dans la province du Manitoba.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT TURTLEFORD-HAFFORD

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 48, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis Turtleford jusqu'à près Hafford, dans la province de la Saskatchewan.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT PRINCE-ALBERT-PADDOCKWOOD.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 51, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis Prince-Albert jusqu'à près Paddockwood, dans la province de la Saskatchewan.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT EYRE-ACADIA-VALLEY

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 52, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Eyre, dans la province de la Saskatchewan, et Acadia-Valley, dans la province de l'Alberta.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT ESTON-WHITE-BEAR

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 53, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Eston et White-Bear, dans la province de la Saskatchewan.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT SAINT-PAUL

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 55, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada sur un parcours de 21 milles vers le sud-est à partir de Saint-Paul, province de l'Alberta.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT ROSEDALE

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 61, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada, qui doit être une section mixte, depuis Rosedale, vers le sud-est, dans la province de l'Alberta.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT ROUSSEAU-LAURENT

ADOPTION DU RAPPORT DU COMITE

L'honorable M. BLAIN propose l'adoption du rapport du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres sur le bill 30, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Rousseau et Laurent, dans la province de Québec.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je crois qu'il n'est que juste de faire connaître aux nombreux intéressés à l'amélioration de cette ligne de chemin de fer, la raison pour laquelle le Sénat remet les travaux à l'année prochaine. Voici le rapport du comité:

Le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et Havres, auquel a été soumis le Bill 30, intitulé: "Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre Rousseau et Laurent, dans la province de Québec", fait rapport qu'il a étudié ledit bill et qu'il recommande respectueusement que ce bill soit réservé jusqu'à la prochaine session afin de permettre à l'administration des chemins de fer nationaux du Canada, d'étudier un plan plus complet pour améliorer toutes les pentes sur l'embranchement de Québec au Lac St-Jean; ou la possibilité d'employer la traction électrique en raison du pouvoir électrique qui est développé dans ce district, et le prolongement de la ligne jusque dans les districts au nord de Sainte-Félicie.

La motion est adoptée et le rapport du bill est aussi adopté.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT COWICHAN-BAY

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 34, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Cowichan-Bay, sur l'île de Vancouver.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT COTTONWOOD CREEK

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 35, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'au mille 100, sur l'île de Vancouver.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT HANNA-WARDEN

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 44, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Hanna et Warden, dans la province de l'Alberta.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT LOVERNA

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 45, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis Loverna vers l'ouest, dans la province de l'Alberta.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT LLOYDMINSTER

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 46, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada sur un parcours de 45 milles vers le nord-ouest à partir de Lloydminster, dans la province de la Saskatchewan.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT DUNBLANE-MAWER

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 49, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer

nationaux du Canada entre Dunblane et Mawer, ou à un point à l'ouest de cet endroit, dans la province de la Saskatchewan.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT KELVINGTON

ADOPTION DE L'AMENDEMENT PROPOSE PAR LE COMITE

L'honorable M. BLAIN propose l'adoption du rapport du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, sur le bill 50, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis près Kelvington, dans la province de la Saskatchewan, sur un parcours de 13 milles vers le nord.

La motion est adoptée.

L'honorable M. DANDURAND: Ce bill, d'après le rapport du comité, sera réservé jusqu'à la prochaine session afin de permettre à l'administration des chemins de fer nationaux du Canada d'étudier l'itinéraire qui répondra le mieux aux besoins de la région intéressée.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT RADVILLE-BENGOUGH-RITCHIE

L'ETUDE DE L'AMENDEMENT PROPOSE PAR LE COMITE, EST REMISE A PLUS TARD

L'honorable M. BLAIN propose l'adoption des amendements présentés par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, concernant le bill 54, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Radville et le lac Fife, dans la province de la Saskatchewan.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, je demande à l'honorable leader du gouvernement en cette Chambre, de bien vouloir retirer cet article de l'ordre du jour, et le réserver jusqu'à demain. Je suis l'auteur de l'amendement en question et je désire étudier un point qui m'est venu à l'esprit et que je considère très important. C'est pourquoi je demande que cet article de l'ordre du jour soit réservé jusqu'à demain.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami désire étudier de nouveau l'amendement que nous nous proposons maintenant d'adopter?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui; l'étudier de nouveau et le modifier.

L'honorable M. ROBERTSON: Nous nous occupons actuellement du rapport du comité et peut-être demanderai-je à cette Chambre de prendre en considération un autre changement au bill.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que cet article de l'ordre du jour soit rayé et inscrit de nouveau pour demain.

La motion est adoptée.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT PINE-FALLS

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 62, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Pine-Falls, dans la province du Manitoba.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT LOCKEPORT

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Danrand le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 63, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre la gare de Lockeport et la ville de Lockeport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

BILL CONCERNANT LES JEUNES DELINQUANTS

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 27, intitulé: Loi modifiant la loi des jeunes délinquants, 1908.—L'honorable M. Dandurand.

L'honorable M. Pardee au fauteuil.

Rapport est fait du bill.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. Dandurand propose la troisième lecture du bill.

La motion est adoptée; le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.
Séance du jeudi, 1er juillet 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL DES TITRES DE BIENS-FONDS

PREMIERE LECTURE

Bill 188, intitulé: Loi modifiant la Loi des titres de biens-fonds.—L'honorable M. Dandurand.

L'EXPOSITION DE WEMBLEY

INTERPELLATION

L'honorable M. McMEANS demande:

1. Le gouvernement a-t-il l'intention de déléguer des représentants de cette Chambre à l'exposition de Wembley, à Londres?
2. S'il en a l'intention, qui se propose-t-il d'envoyer, et en quelle qualité?
3. Le gouvernement sera-t-il responsable des déc'arations qui pourront être faites?
4. Combien coûtera cette délégation?

L'honorable M. DANDURAND: La réponse à la première question est: Non. Les autres se trouvent répondues sous le n° 1.

LES ENTREPOTS DE HALIFAX

DEMANDE DE DOCUMENTS

Sur l'ordre du jour:

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Puis-je demander à mon honorable collègue où en est rendue la préparation du rapport du département des Douanes qui a été ordonnée par le Sénat il y a environ trois mois?

L'honorable M. DANDURAND: Le sous-ministre m'a promis, la semaine dernière, qu'il serait bientôt prêt. Si mon honorable collègue veut bien m'y faire penser, je le rappellerai journellement à M. Farrow.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: La proposition peut être très acceptable, mais donnera-t-elle des résultats? J'estime que le gouvernement a eu le temps de décider si, oui ou non, il a l'intention de donner le renseignement demandé.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sache pas que le ministère s'y oppose. Tout ce que je sais, c'est que le sous-ministre déclare y travailler activement, et je dois accepter sans réserve cette déclaration.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Combien de temps cela lui prendra-t-il?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai déclaré à mon très honorable collègue que je pourrais lui fournir tous les renseignements recueillis jusqu'à date, mais que peut-être la compilation ne serait pas faite, car pour cela il faut attendre d'avoir reçu tous les chiffres envoyés par les différents ports d'entrée du Canada. Demain, je tâcherai de me faire apporter les documents préparés jusqu'ici, et je verrai s'ils sont suffisants pour renseigner mon très honorable collègue.

BILL D'INTERET PRIVE

TROISIEME LECTURE

Bill 05, intitulé: Loi changeant le nom de la Banque d'Hochelaga en celui de Banque Canadienne Nationale.—L'honorable L. C. Webster.

BILL D'EMBRANCHEMENT DE GRANDE FRESNIERE A RINFRET JONCTION

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du Bill n° 31, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada, entre Grande-Fresnière et Rinfret Junction, dans la province de Québec, tel qu'amendé.

L'honorable M. McLENNAN: Messieurs, je propose que ce bill ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais: qu'il soit amendé de façon suivante:

Que les mots "ne" et "pas" soient insérés l'un avant l'autre après le mot "soit", et que ce qui suit soit ajouté à la fin de la motion: "mais que la clause 8 soit amendée par l'addition de ce qui suit, après le mot "avances" "et après l'achèvement du chemin de fer autorisé par la présente loi, des rapports indiquant le volume annuel du trafic des marchandises et des voyageurs, ainsi que la contribution dudit chemin de fer au trafic de la ligne principale"; et tous les autres renseignements que le ministre peut requérir.

Il y a une disposition dans cet article du projet de loi, disant que le Parlement devra être informé à chaque session annuelle des dépenses faites sur cette ligne pendant sa construction. Cet amendement a pour objet d'obtenir de plus amples informations, pour savoir si les prédictions des autorités du chemin de fer sur lesquelles le Parlement s'est appuyé pour voter le crédit nécessaire à la construction de chacune de ces lignes, se sont réalisées, autrement dit pour savoir si les lignes en question rapportent autant d'argent, transportent autant de marchandises et développent autant la région, qu'on nous l'a fait prévoir. J'estime qu'il est excessivement important d'avoir ce renseignement. Il est évident que si jamais ces prédictions se trouvaient confirmées par les résultats obtenus, le Parlement aurait d'autant plus de confiance à l'avenir, en supposant que pareille situation

se représente, et en même temps cela permettrait de contrôler les informations que le Parlement pourrait obtenir de sources locales et qui seraient peut-être vagues et incomplètes.

On a été quelque peu étonné d'entendre dire, l'autre jour, en réponse à une question posée par l'un de nos collègues, qu'il était impossible d'indiquer le trafic se faisant sur telle ou telle ligne du réseau national. Si c'est exact, on devrait changer de méthode. Il me semble que tout bon chemin de fer doit tenir un compte de ses dépenses et de ses recettes à chaque station de sa ligne. Je suis informé que la compagnie du Pacifique-Canadien avait et a probablement encore l'habitude de faire, à époques déterminées, un rapport sur chaque nouvel embranchement et sur chaque section du réseau. J'ignore si cela se fait encore, mais c'était l'habitude à venir jusqu'à dernièrement. Ces rapports indiquent les recettes, la quantité de marchandises entrant et sortant et les dépenses de chaque embranchement, ainsi que l'apport de cet embranchement à la ligne principale. J'estime donc qu'il serait bon d'avoir des rapports semblables, et, hier soir, lorsque j'ai donné avis de cette motion, j'ai constaté avec plaisir que l'honorable leader du Gouvernement était apparemment en faveur d'avoir ces renseignements sur les différents embranchements du réseau national, non seulement les nouveaux, mais tous les embranchements du réseau. Ce serait un frein qui servirait à empêcher des erreurs comme celles qui ont été commises dans le passé.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue peut-il nous dire si la compagnie du Pacifique-Canadien a encore l'habitude de tenir un compte des recettes de chacun de ses embranchements?

L'honorable M. McLENNAN: Si cela ne se fait pas couramment aujourd'hui, c'était l'habitude durant les deux ou trois dernières années. Je me suis renseigné et je sais, en tout cas, que cela se faisait du temps de sir William Van Horne et de lord Shaughnessy. Je me suis aussi laissé dire que lord Shaughnessy examinait ces états avec un soin tout particulier, pour voir si les résultats étaient tels que prévus. Toutefois, j'ignore si cela se fait encore à l'heure actuelle.

Par l'expression "ligne principale" je comprends qu'on veut dire, en langage technique, la ligne intermédiaire entre l'embranchement long de quelques milles seulement et la grande ligne de parcours direct.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable collègue semble lâcher la proie pour l'ombre. Il propose de se renseigner après que le chemin de fer sera achevé.

L'honorable M. DANDURAND: C'est son seul objectif.

L'honorable M. BELCOURT: Je le sais, mais je veux faire remarquer qu'il peut faire bien mieux que cela: Il a le droit chaque année de demander un état qui lui donnera tous les renseignements qu'il cherche à avoir par son amendement, car cet amendement porte que le renseignement ne sera fourni qu'une fois que le chemin de fer aura été achevé.

L'honorable M. BRADBURY: Cela veut dire annuellement.

L'honorable M. BELCOURT: Il est dit: après l'achèvement du chemin de fer.

L'honorable W. B. ROSS: Lorsque nous avons demandé ces renseignements, cette année, on nous a répondu qu'on ne les avait pas.

L'honorable M. BELCOURT: Mais oui, ils les ont.

L'honorable W. B. ROSS: Non, ils ne les ont pas. Nous avons demandé certains renseignements au sujet des recettes et des dépenses des lignes de l'île de Vancouver et on nous a répondu que ces comptes étaient mélangés avec ceux de la ligne principale.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais là-bas il ne peut pas être question de la ligne principale.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne peux pas concevoir que la compagnie ne tienne pas un compte de ce que chaque embranchement dépense et reçoit, car c'est principalement là-dessus qu'il faut se baser pour savoir comment traiter la ligne à l'avenir.

L'honorable W. B. ROSS: On ne le fait pas.

L'honorable M. BELCOURT: Je suis sûr qu'on le fait tous les ans.

L'honorable W. B. ROSS: On ne le fait pas.

L'honorable M. BELCOURT: Le projet d'amendement propose de se renseigner après l'achèvement de la ligne. Je dis que mon honorable collègue ferait bien mieux d'user du droit qu'il a de demander l'état des dépenses pour chaque embranchement.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Mais mon honorable collègue voit comme il est difficile de se renseigner. D'abord, vous avez une réponse qui en réalité n'en est pas une; ensuite elle est renvoyée et on ne la revoit plus jamais. J'estime que c'est un excellent amendement.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue d'Ottawa (l'honorable M.

Belcourt) confond les dispositions du présent article 8 qui a trait aux dépenses avec la proposition de l'honorable sénateur de Cap-Breton (l'honorable M. McLennan) qui se rapporte aux opérations de la ligne une fois qu'elle sera achevée. Par conséquent, son objection n'est pas bien fondée.

Je regrette de n'avoir pas pu, depuis qu'on a donné avis de cette motion, communiquer avec les autorités du réseau national pour savoir si elles s'y opposeraient. Tout ce que je peux dire pour le moment, c'est que la réalisation de ce projet entraînerait des frais considérables. Evidemment, l'amendement ne vise que les vingt embranchements dont on s'occupe en ce moment.

Il s'agit de frais de comptabilité. Il faudrait que chaque ligne tienne un compte de ses opérations, et ensuite lorsque les marchandises quittent l'embranchement pour prendre la ligne principale, calculer la part qui revient à l'une et à l'autre. Je suppose que c'est faisable. Mais cela va prendre un peu de temps avant que l'embranchement atteigne sa circulation normale. Le rapport que demande mon honorable collègue ne s'étendra pas aux deux ou trois premières années, mais seulement aux opérations postérieures à l'achèvement de la ligne. Certes, il sera intéressant de suivre le développement du trafic, car il ira toujours en augmentant, et les résultats de la première année ne suffiraient peut-être pas pour juger de la valeur réelle de la ligne en question.

Je ne tiens pas, pour le moment, à m'opposer à l'amendement de mon honorable collègue, car je n'ai pas eu l'occasion de savoir ce qu'en pensent les autorités du chemin de fer. Toutefois, si le Sénat juge à propos de l'adopter et qu'on estime la chose faisable, je suppose qu'il sera bien accueilli par la Chambre des communes.

L'honorable M. ROBERTSON: Messieurs, je prends la parole, non pas pour m'opposer au projet d'amendement de mon honorable collègue, mais pour donner quelques brèves explications relativement aux méthodes de comptabilité des chemins de fer, car j'ai acquis une certaine expérience à ce sujet.

Le chef de gare ou de station télégraphie chaque semaine un rapport, donnant par catégories le détail des recettes de sa gare ou station. Puis le vérificateur des recettes de transport ou généralement le vérificateur des agences, fait un résumé de tous ces rapports. De cette façon, on sait quel est le total des recettes du chemin de fer. Chaque compagnie a sa méthode de compilation, pour répartir les recettes entre les différentes parties de son réseau.

L'hon. M. DANDURAND.

L'honorable M. PARDEE: Les différentes parties de la ligne principale.

L'honorable M. ROBERTSON: Pour l'ensemble de la circulation. Je comprends très bien le but que vise mon honorable collègue en présentant cette motion, mais je ne vois vraiment pas comment elle pourra lui fournir d'une façon exacte les renseignements qu'ils désire et cela pour deux raisons que je vais lui signaler: Premièrement, prenez, par exemple, une ligne longue de quinze milles, qui traverse une mine de charbon ou de nickel ou qui dessert n'importe quelle autre grosse industrie; il est possible qu'elle ne rapporte que peu d'argent tout en accusant un chiffre considérable de recettes brutes. Je citerai comme exemple la mine de Drumheller, dans l'Alberta. Drumheller et Wayne sont deux stations qui se trouvent à moins de sept milles l'une de l'autre; or, il y a un ou deux ans ces deux stations fournissaient au réseau national plus d'un million de dollars de recettes par mois. Mais on ne pouvait pas dire que c'était le bénéfice que rapportait cette ligne, car ces marchandises ayant à parcourir des milliers de milles pour être distribuées dans différentes parties des provinces des prairies, les recettes doivent être réparties entre plusieurs autres lignes.

En outre, certains embranchements sont construits pour que les cultivateurs aient moins de voiturage à faire pour se rendre au chemin de fer. Dans un cas pareil, il est probable que la circulation augmentera parce que les cultivateurs produiront plus, mais, d'autre part, l'embranchement profitera d'une grande quantité de marchandises qui autrefois étaient transportées en voiture, disons sur une distance de 25 milles, jusqu'à la ligne qui existait auparavant, si bien que, au point de vue de l'ensemble, les recettes peuvent ne pas avoir augmenté du tout. En effet, les produits qu'on transportait autrefois, disons à la station A seront expédiés à l'avenir par la station B, ou vice versa. Par conséquent, je crains que les renseignements que mon honorable collègue serait susceptible d'obtenir par sa proposition ne soient guère exacts. Je fais ces observations pour l'information de mon honorable collègue et non pas dans le but de m'opposer à son amendement, car je pense que même si on l'adoptait, le résultat serait identique. Je considère que même si on l'exigeait dans le bill, il serait impossible pour la compagnie de chemin de fer de donner les renseignements exacts et détaillés.

L'honorable J. D. REID: Je ne voudrais pas laisser passer cette motion sans expliquer mon vote. Je suis opposé à l'amendement pour deux ou trois raisons. D'abord, plusieurs des

bills en discussion se rapportent au prolongement de lignes existantes, soit de 15, 20, 30 ou 40 milles. Ailleurs, il s'agit de relier deux lignes. Je ne vois pas comment on pourrait tenir un compte exact de l'apport de ces quinze ou vingt milles qu'on ajoute à une ligne déjà existante ou d'un embranchement construit uniquement pour relier deux lignes. Une fois que la ligne est achevée, elle devient une partie de l'ensemble du système. Il y a déjà une organisation qui tient un compte distinct pour les différents réseaux; mais s'il fallait encore subdiviser cette comptabilité et tenir un compte séparé pour chaque petite ligne, on aurait besoin d'une véritable armée de comptables. Comme l'a dit l'honorable sénateur de Welland (l'honorable M. Robertson), ce ne serait pas praticable et cela manquerait d'exactitude.

Je ne veux pas non plus qu'on impose de nouvelles charges au réseau national. Or, pour faire ce qu'on propose, il faudrait augmenter le personnel de la compagnie. Non seulement cela augmenterait les frais du réseau, mais on n'atteindrait pas l'objectif que mon honorable collègue (l'honorable M. McLennan) a en vue. Tout amendement ayant pour objet de mieux renseigner le public serait excellent, mais je ne crois pas que celui-ci ait ce résultat. C'est pourquoi je me vois forcé de m'y opposer. Je sais que mon honorable collègue est animé de très bonnes intentions, mais je ne vois vraiment pas comment son amendement lui permettrait d'atteindre le but qu'il vise.

L'honorable W. B. ROSS: Messieurs, si nous n'obtenons pas ce renseignement ou quelque chose d'équivalent, nous ne saurons jamais si ces embranchements ropportent ou non.

L'honorable M. ROBERTSON: De toutes façons, vous ne le saurez pas.

L'honorable W. B. ROSS: Il est possible qu'ils perdent continuellement de l'argent ou, au contraire, qu'ils en fassent. Un de nos collègues de l'Ouest a dit au comité que tous les embranchements construits dans cette partie du pays rapportaient des bénéfices. Dans cent ans nous voterons encore des crédits pour construire des embranchements dans l'Ouest, parce qu'il arrivera un moment où les voies ferrées devront se suivre parallèlement à dix milles d'intervalle, à mesure que la contrée se peuplera. Si nous savions combien celles-ci vont rapporter une fois qu'elles auront été construites, cela nous guiderait pour l'avenir ou du moins guiderait nos successeurs lorsqu'on proposerait de nouvelles lignes. Je ne crois pas du tout que ce soit impossible ni onéreux, même lorsqu'il s'agit d'un prolongement de ligne existante, de demander à l'agent de tenir un registre indiquant la quantité de marchandises et le nombre de voyageurs allant et venant par cette ligne; pour ce qui est du parcours direct, il est facile d'établir la proportion.

L'honorable M. MURPHY: On a tout cela.

L'honorable W. B. ROSS: Alors pourquoi ne l'obtient-on jamais quand on le demande? Je considère que cet amendement est très précieux si nous pouvons obtenir les renseignements qu'il demande.

L'honorable M. PARDEE: L'honorable sénateur de Welland (M. Robertson) vient de nous dire que c'est ce que font tous les chefs de gare à l'heure actuelle. Ils prennent note de tout ce qui entre ou sort de leur gare. Par conséquent, je demande quel avantage il y aurait à demander quel est l'apport de chacune de ces lignes à la ligne principale. C'est aux experts à faire ce calcul. Du moment que nous savons ce qui entre et sort de chaque station ou gare, cela doit être suffisant.

L'honorable W. B. ROSS: Alors comment se fait-il que lorsque nous avons demandé ces renseignements au sujet des lignes de l'île de Vancouver, on nous a répondu que les livres ne l'indiquaient pas?

L'honorable M. DANDURAND: C'est peut-être parce qu'il n'y avait pas de trafic sur la ligne principale.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cependant vous demandez de le projeter dans les deux sens.

L'honorable M. McLENNAN: L'honorable sénateur de Sarnia (l'honorable M. Pardee) me permettra de lui expliquer ce que je veux dire. Si je tiens à savoir quel est l'apport de chaque ligne, c'est parce qu'une petite ligne tout en n'accusant pas elle-même de gros profits peut contribuer considérablement au trafic de la grande ligne. Les marchandises transportées sur la grande ligne viennent peut-être d'une petite ligne longue de dix ou quinze milles.

L'honorable M. PARDEE: Mais l'honorable sénateur de Middleton prétend que dans cent ans d'ici nous serons encore appelés à faire construire de nouvelles lignes et, si je comprends bien, l'auteur de la motion veut savoir si les embranchements que nous faisons construire rapportent ou non. Mais on le sait d'après les recettes des divers embranchements dont on autorise la construction. N'est-ce pas suffisant?

L'honorable M. MURPHY: On ne le sait pas.

L'honorable M. PARDEE: Oui, on le sait. L'honorable sénateur de Welland nous a dit que les chefs de gare en prennent note.

L'honorable M. MURPHY: Mais lorsque nous avons demandé ces renseignements au comité des chemins de fer, M. Ruel nous a répondu que d'après leur système de comptabilité, on ne le savait pas. Nous n'avons pas pu les obtenir pour l'île de Vancouver où il y a un agent.

L'honorable M. ROBERTSON: Il faut se comprendre. Je n'ai jamais entendu demander ici quelles étaient les recettes de telle ou telle station ou gare en particulier. Si la question a été posée, je suis sûr que n'importe quel chemin de fer en Canada pourrait y répondre. On a demandé quelles étaient les recettes d'une certaine section de l'île de Vancouver. Or, la circulation dans l'île de Vancouver n'est pas très intense, bien qu'il y ait une assez grande quantité de marchandises provenant de cette région qui ensuite sont transportées par bac à Vancouver et qui parcourent peut-être des centaines de milles sur les lignes du réseau national.

Il est évident que la compagnie ne suit pas le trajet parcouru par chaque colis ou consignation moindre qu'un wagon, pour savoir combien revient à l'île de Vancouver ou à chacune des divisions du réseau. Elle a sa méthode à elle de répartir en bloc les recettes de la ligne, mais dire, par exemple, d'une façon absolument exacte, quelles sont les recettes des lignes de l'île de Vancouver, ne serait pas un renseignement suffisant.

Je crois que le malentendu vient de ce que les questions n'ont pas été rédigées d'une façon intelligible pour la compagnie; mais je suis sûr que si l'on demandait ce qui est entré et sorti de telle ou telle gare en fait de voyageurs et de marchandises, on pourrait facilement donner le renseignement.

L'honorable M. MURPHY: Comment pourrait-on calculer les recettes provenant des voyageurs arrivant à telle ou telle gare si l'agent ne prend pas note du nombre de ces voyageurs?

L'honorable M. ROBERTSON: On peut le savoir d'après le nombre de billets vendus.

L'honorable M. McDONALD: Comment pourrait-on calculer les recettes d'un embranchement en particulier? Une des raisons pour lesquelles on fait venir l'Intercolonial jusqu'à Montréal, c'est parce qu'il peut y apporter une quantité de marchandises, entre autres du bois, qui lui sont fournies par ses lignes d'embranchements; ces marchandises prennent la grande ligne jusqu'à la métropole où l'on fait le compte des recettes. Un embranchement est susceptible de fournir beaucoup de marchandises à la ligne principale, mais on les mettra au crédit de cette dernière. Seul un expert pourrait calculer quel est l'apport exact d'un embranchement à la ligne principale.

En effet un embranchement peut être très productif sans pour cela le montrer.

L'honorable M. CURRY: On pourrait montrer combien de marchandises partent de cet embranchement.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Lorsqu'un chemin de fer loue un de ses embranchements à une autre compagnie, comment peut-il calculer le loyer qu'il doit exiger, s'il ne sait pas ce que cet embranchement rapporte?

L'honorable M. GORDON: Il me semble que l'auteur de cet amendement devrait se contenter des rapports des différentes gares et stations, comme l'a expliqué l'honorable sénateur de Welland. Il aurait là tous les renseignements nécessaires. L'honorable sénateur de Welland a cité une ligne de l'ouest, celle de Drumheller, je crois, où les recettes d'une seule station s'élevaient à un moment donné à un million de dollars par mois au moins. Voilà un résultat qui justifie amplement l'existence de la ligne en question. Même si pendant quelque temps les affaires n'étaient pas aussi bonnes, il suffit de ce chiffre de recettes pendant huit ou neuf mois pour justifier la construction de la ligne.

(L'amendement proposé par l'honorable M. McLennan est rejeté.)

Le bill est lu une troisième fois et adopté.

BILL DE L'EMBRANCHEMENT DE PEEBLES

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill n° 41, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada, de Peebles vers le sud, dans la province de Saskatchewan, tel qu'amendé.

La motion est adopté et le bill, lu une troisième fois, est adopté.

BILL DE L'EMBRANCHEMENT DE GRAVELBOURG A NEIDPATH

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill n° 42, intitulé: Loi

concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada prolongeant l'embranchement de Gravelbourg jusqu'à Neidpath, dans la province de Saskatchewan, tel qu'amendé.

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

BILL DE L'EMBRANCHEMENT DE SAINTE-ROSE-DU-LAC A RORKETON

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill n° 43, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada prolongeant l'embranchement de Sainte-Rose-du-Lac jusqu'à Rorketon, dans la province de Manitoba, tel qu'amendé.

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

BILL DE L'EMBRANCHEMENT DE PRINCE-ALBERT A PADDOCKWOOD

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill n° 51, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis Prince-Albert jusqu'à Paddockwood, dans la province de Saskatchewan, tel qu'amendé.

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

BILL DE L'EMBRANCHEMENT DE EYRE A ACADIA-VALLEY

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill n° 52, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada, entre Eyre dans la province de Saskatchewan et Acadia-Valley, dans la province d'Alberta, tel qu'amendé.

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

BILL DE L'EMBRANCHEMENT DE ESTON A WHITE-BEAR

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill n° 53, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Eston et White-Bear, dans la province de Saskatchewan, tel qu'amendé.

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

BILL DE L'EMBRANCHEMENT DE COWICHAN-BAY

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill n° 34, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Cowichan-Bay, dans l'île de Vancouver, tel qu'amendé.

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

BILL DE L'EMBRANCHEMENT DE COTTONWOOD-CREEK

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill n° 35, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Cottonwood-Creek, dans l'île de Vancouver, tel qu'amendé.

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

BILL DE L'EMBRANCHEMENT DE PINE-FALLS

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill n° 62, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Pine-Falls, dans la province du Manitoba, tel qu'amendé.

L'honorable M. BRADBURY: Avant que ce bill soit lu une troisième fois, je désire présenter quelques remarques. Ce projet qui a été assez longuement discuté par le comité des chemins de fer du Sénat est un exemple assez typique du programme présenté par le Chemin de fer national. Lorsque ce programme a été soumis pour la première fois, on nous a laissé entendre qu'il représentait l'opinion réfléchie des ingénieurs du résau; mais, dans ce cas-ci, entre autres, l'influence politique s'est fait sentir. D'après le projet primitif, la ligne devait avoir environ 12 milles de longueur, allant d'un point sur la ligne de Victoria-Beach de l'ancien Canadian-Northern jusqu'à Pine-Falls. Mais avant d'arriver au comité, tout cela fut changé et l'on proposa de construire une ligne de 44 milles à partir d'un point proche de Selkirk dans la direction du nord-est. Voilà un exemple de l'effet que peut avoir l'influence du politicien ou du spéculateur relativement aux projets arrêtés par les ingénieurs du réseau national.

Le projet a été vivement combattu au comité. On s'est vite rendu compte qu'il n'y avait aucune raison de construire à l'heure

actuelle une ligne de 44 milles presque parallèle aux présentes lignes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. En effet, il n'y a pas un colon dans cette région qui soit à plus de 15 milles des lignes existantes. Il y a plusieurs années, le gouvernement du Manitoba a dépensé plusieurs centaines de milliers de dollars pour drainer une partie du district qu'aurait desservi la ligne projetée. En même temps, il a fait construire des lignes du lac Winnipeg jusqu'à Beauséjour. Tout ce district est desservi par le Pacifique-Canadien; par conséquent, il est évident qu'il n'y avait aucune raison d'adopter le projet qui avait été soumis au Sénat par la Chambre des communes. Après les explications fournies par les représentants du réseau National, je me suis rendu compte que ce n'était pas là ce qu'ils voulaient, ni ce qu'ils avaient demandé. Aussi, on a modifié le projet, si bien que maintenant il ne s'agit plus que d'une ligne de 17 ou 19 milles.

Qu'on me permette d'exposer brièvement quelques faits. Les partisans de cette ligne prétendent que d'elle dépend la construction d'une fabrique de pâte à papier à Saint-Boniface, ou ailleurs sur la Rouge ou à Pine-Falls. Il est presque certain que c'est à Saint-Boniface que cette usine doit être érigée et je me suis laissé dire que le terrain avait déjà été acheté. Je ne peux pas imaginer que des capitalistes engagent six ou sept millions de dollars dans la construction d'une usine ailleurs que sur la Rouge; mais, pour moi, les promoteurs ont ignoré l'endroit le plus avantageux pour une usine de ce genre qui est la ville de Selkirk, qui se trouve à environ 25 milles de Winnipeg. Tout le bois qui suit le cours de la rivière Winnipeg jusqu'à Pine-Falls, de même que tout celui qui vient du lac Winnipeg doit être transporté par bateau sur la Rouge.

Quatre-vingt-dix pour cent du bois allant à l'usine projetée y sera apporté par des barges. Tous nos honorables collègues savent que c'est le moyen le plus avantageux pour le transport du bois et d'autres matériaux aussi lourds. Aussi c'est aller chercher un peu loin une excuse que de dire que l'érection de cette usine sur la Rouge dépendra de la construction de la ligne de chemin de fer.

Certes, il y a des raisons qui militent en faveur de la construction de la ligne projetée, mais ce ne sont pas celles qu'ont données les auteurs du projet. Il y a, par exemple, la vieille colonie de Saint-Georges qui entoure la mission catholique au-dessus de Pine-Falls. Cette colonie est composée en grande partie de Canadiens-français venus de la province de Québec, il y a trente ou quarante ans. Ces gens sont restés pendant tout ce temps-là sans voie ferrée. On avait espéré que le Pacifique-Canadien aurait prolongé sa ligne jusqu'à Pine-Falls, soit environ 8 milles, mais on ne l'a pas fait, si bien que les gens de ce district ont dû s'arranger de leur mieux sans moyen de communication.

L'honorable M. DANDURAND: Sont-ce des cultivateurs?

L'honorable M. BRADBURY: Tous, sans exception, sont cultivateurs. Ils ont de petites fermes et leur récolte n'est pas considérable. Aujourd'hui, ils sont environ 200 et sont assez mélangés avec les métis. C'est un groupement qu'on ne devrait pas ignorer.

Voilà les considérations qui guideront ma conduite dans la circonstance. Tout d'abord, j'avais l'intention de m'opposer même à la ligne de 17 milles, car je ne trouvais pas que l'usine fût une raison suffisante. Quant à l'autre excuse, celle de l'assainissement de terrains, et de la plus-value que leur donnerait un chemin de fer, je ne vois pas pourquoi on irait dépenser un quart de million pour améliorer ainsi les terrains d'une compagnie ou de particuliers quelconques.

Il n'y a probablement pas un seul membre du Parlement qui connaisse le lac Winnipeg aussi bien que moi. J'y demeure depuis des années, je l'ai parcouru en canot et en vapeur et, en hiver, en traîneau. J'ai exploré presque tous les bois qui l'entourent. Par conséquent, je possède des renseignements exacts. Pour moi, il n'y a pas de meilleur endroit en Canada que la Rouge pour construire une fabrique de pâte à papier, et le site idéal pour cela est Selkirk parce que c'est à proximité de la ligne électrique, et à 25 ou 30 milles plus près des matières premières que Winnipeg. Certes Winnipeg offre aussi des avantages au point de vue de la main-d'œuvre et de l'habitation; mais, à part cela, Selkirk est suivant moi, l'endroit tout désigné pour construire une usine de ce genre. Il y aurait à proximité environ quatre millions de cordes de bois à papier ce qui, pour une usine de moyenne importance, constitue une provision presque inépuisable. J'espère que lorsque la compagnie de chemin de fer aura étudié la question—car je crois qu'elle la connaît très peu, sans cela elle n'aurait jamais laissé la Chambre des communes changer son projet—elle se rendra compte de l'exactitude de ce que je viens de dire. Je ne m'opposerai pas à la construction de cette ligne, mais j'espère qu'on étudiera comme il faut la question avant de la construire et qu'on donnera un débouché à la vieille colonie de St-Georges.

L'honorable M. DANIEL: Est-ce qu'il y a actuellement une ligne de chemin de fer reliant Selkirk au lac Winnipeg?

L'honorable M. BRADBURY: Oui. J'ajouterai aussi que les deux lignes transcontinentales ont des embranchements à Saint-Boniface ou à Winnipeg. Par conséquent, même si l'on ne construisait pas cette ligne de Pine-Falls, il n'y aurait pas de danger de manquer de bois. La construction d'une usine sur la Rouge ne dépend pas du tout de la ligne en question. Evidemment, si la compagnie veut se contenter d'exploiter les forêts qu'elle est supposée posséder sur le lac Winnipeg, la ligne pourrait avoir une certaine utilité pour amener, durant l'hiver, le bois à papier dont elle aurait besoin. Mais, à part cela, la ligne ne lui servirait à rien du tout.

(La motion est adoptée, et le bill, lu une troisième fois, est adopté).

BILL DE L'EMBRANCHEMENT DE LOCKEPORT

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill n° 63, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre Lockeport Station et la ville de Lockeport, dans la province de Nouvelle-Ecosse, tel qu'amendé.

(La motion est adoptée et le bill, lu une troisième fois, est adopté.)

BILL DE L'EMBRANCHEMENT DE KINGSCLEAR A SAINTE-CROIX

ETUDE DES AMENDEMENTS DU COMITE

L'honorable M. BLAIN propose l'adoption des amendements apportés par le comité des chemins de fer, télégraphes et ports, au bill n° 26, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada de Kingsclear à Sainte-Croix, dans la province du Nouveau-Brunswick.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Messieurs, ce bill a été longuement discuté sans qu'on ait pu arriver à une conclusion satisfaisante.

L'honorable M. DANDURAND: Satisfaisante pour mon honorable collègue.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les amendements ont été, je crois, arrêtés vers minuit, alors que le comité ne comptait plus qu'une douzaine de membres.

L'honorable M. DANDURAND: C'était la deuxième tentative. La première fois tous les membres étaient présents.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Eh bien, nous allons en faire une troisième qui sera probablement la tentative suprême, maintenant que le bill est devant l'assemblée plénière.

Comme mes honorables collègues peuvent se le rappeler, au lieu de construire la totalité des 41 milles, au prix de $2,123,000, on a proposé d'obtenir, si possible, par l'entremise de la Commission des chemins de fer, un droit de parcours sur la voie du Pacifique-Canadien de Harvey-Junction à Vanceboro, et, en outre, d'autoriser la compagnie à construire une ligne de 14 milles de Kingsclear à Harvey à un prix approximatif de $1,000,000. Au cas où on aurait de la difficulté à obtenir ce droit de parcours, la compagnie des Chemins de fer nationaux aurait le droit de construire toute la ligne primitivement projetée. Il n'y a pas de doute que les explications données au comité ont démontré assez bien la nécessité d'aider le réseau national, soit en lui accordant cette ligne, soit en lui permettant d'obtenir un droit de parcours sur la voie du Pacifique-Canadien de Fredericton à Vanceboro. On a su de très bonne source que la compagnie des Chemins de fer nationaux pouvait facilement atteindre son but en empruntant la voie du Pacifique-Canadien. Les représentants du National-Canadien s'y sont opposés. Je dois dire que leur objection ne m'a pas paru valable, si ce n'est leur désir, très louable, du reste, de posséder une voie à eux. Apparemment, on n'a pas tenu compte de l'énorme dépense que comporte la construction de la ligne projetée. Or, à l'heure actuelle, il ne nous appartient pas de faire une aussi grosse dépense lorsqu'on peut s'arranger autrement et épargner un ou trois millions.

Mon impression, messieurs, c'est que la compagnie des Chemins de fer nationaux devrait demander au Pacifique-Canadien un droit de parcours de Fredericton à Vanceboro. Cela éviterait une dépense immédiate, et en même temps le Chemin de fer national se trouverait sur le même pied que le Pacifique-Canadien. Il jouirait des mêmes facilités d'accès à la province et nos honorables collègues du Nouveau-Brunswick qui connaissent bien les lieux ainsi que les besoins des gens de la région nous ont dit que cet arrangement serait satisfaisant et pour le public et pour la compagnie. Non pas que le Chemin de fer national doive toujours dépendre du Pacifique-Canadien; mais pour le moment, il est bon d'éviter une aussi grosse dépense. On pourrait très bien, pendant trois ou cinq ans, se servir de la voie du Pacifique-Canadien ce qui, tout en nous dispensant de débourser de l'argent, placerait les deux compagnies sur un pied d'égalité.

On a proposé—et l'amendement le prévoit —que la question de droit de parcours de Harvey à Vanceboro soit laissée à la Commis-

sion des chemins de fer. Maintenant je propose avec un de nos honorables collègues du Nouveau-Brunswick dont je partage absolument l'opinion, qu'on insère dans le projet de loi une autre disposition permettant à la Commission des chemins de fer de décider si l'on doit construire ces 14 milles de voie ferrée, ou si le même résultat peut être atteint en obtenant du Pacifique-Canadien un droit de parcours de Fredericton à Vanceboro, ce qui éviterait encore une autre dépense.

Quand la chose a été proposée au comité on a fait observer que les pentes étaient assez prononcées sur le Pacifique-Canadien de Fredericton à Vanceboro et que la distance était aussi un peu plus longue. Il y a probablement 15 ou 16 milles de plus.

L'honorable M. GORDON: Cinq ou six milles.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Six milles de plus et les pentes un peu plus accentuées. Mais si cette ligne suffit aux opérations du Pacifique-Canadien elle devrait suffire également à celles du National-Canadien. De cette façon le Pacifique-Canadien ne serait pas avantagé, puisque les deux compagnies utiliseraient la même voie. Si je comprends bien, elle doit servir surtout à ramener les wagons.

Pour les considérations que j'ai exposées, je propose que le bill soit de nouveau modifié dans le sens que je viens d'indiquer. Je n'ai pas encore rédigé la motion, mais je vais la remettre dans un instant au greffier.

L'honorable M. DANDURAND: Messieurs, ce projet d'embranchement est peut-être celui qui a été le plus longuement discuté par le comité. On avait déjà contesté l'utilité de cette ligne, et lorsqu'il s'est agi d'examiner le projet en comité, je suis sûr qu'avec les renseignements généraux qu'on possédait la plupart des membres étaient opposés à une dépense de $700,000, $800,000 ou $900,000 pour cette courte ligne devant relier le Chemin de fer national dans le Nouveau-Brunswick à la ligne du Pacifique-Canadien qui va vers l'état du Maine. Je dis cela pour faire bien comprendre à ceux de nos collègues qui n'ont pas assisté aux séances du comité la nature des renseignements qui, plus tard, firent changer le comité d'opinion et le décidèrent à adopter à l'ananimité le projet en question.

L'honorable M. DANIEL: Pas à l'unanimité.

L'honorable M. DANDURAND: Non. Je ferai réserve. Saint-Jean, N.-B., craignait que quelques manœuvres sur les voies de garage là-bas perdissent leur place, si l'on construisait la ligne projetée.

L'honorable M. DANIEL: C'est ce que mon honorable collègue suppose.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai saisi assez bien la situation et si l'unanimité n'a pas été parfaite, cela provient de ce que Saint-Jean n'aurait peut-être pas eu autant de trains à faire manœuvrer.

Mais comment se fait-il que le comité qui avait un parti-pris contre cette ligne l'ait ensuite presque unanimement adoptée? Lorsque l'avocat des Chemins de fer nationaux nous a annoncé que cette ligne n'était que pour assurer le bon fonctionnement du réseau en lui permettant d'avoir sa part des wagons vides revenant des Etats-Unis, j'ai été un peu surpris. Fallait-il absolument dépenser un million de dollars pour avoir notre part des wagons vides arrivant à Vanceboro et qu'on divise entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien? Lorsqu'on nous a exposé les faits, qu'avons-nous trouvé? On s'est aperçu que le Pacifique-Canadien est maître de tous les passages sur la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine, et j'ai cru comprendre qu'il en était de même dans tout le Canada, si bien qu'à la conférence de Washington, où se règle la répartition de ces wagons, la Compagnie des Chemins de fer nationaux n'avait pas voix au chapitre. Seul le Pacifique-Canadien y était représenté. Or, d'après la décision de la conférence, le National-Canadien avait droit à 50 p. 100 des wagons arrivant du Maine à Vanceboro, en particulier, l'autre moitié allant au Pacifique-Canadien. Quand on nous a dit que le Chemin de fer national desservait les deux tiers de la province du Nouveau-Brunswick et toute la Nouvelle-Ecosse et que, d'après la longueur de ses voies, il avait droit à 75 p. 100 des wagons au lieu de 50 p. 100 qu'on lui accordait, nous avons compris pourquoi le réseau national avait besoin d'avoir accès dans le Maine à la rivière Sainte-Croix.

L'honorable M. DANIEL: Mon honorable collègue me permettra une question. Quant il dit que le National-Canadien a plus de lignes que le Pacifique-Canadien, tient-il compte aussi de la proportion du trafic d'exportation des deux chemins de fer, lequel trafic passe justement par Vanceboro? La majeure partie du trafic du National-Canadien dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick se fait avec les provinces d'Ontario et de Québec et ne traverse pas du tout ce passage.

L'honorable M. DANDURAND: Tout ce que je peux dire en réponse à mon honorable collègue c'est que pendant un an, le chemin de fer national avait droit à 15,000 ou 30,000 wagons, ce qui laisse supposer que le trafic du Nouveau-Brunswick avec le Maine et les Etats-Unis en général est considérable.

On nous a également fait observer qu'à un certain moment donné en juillet 1923, si je ne me trompe—sur 1,250 wagons arrivés à la frontière, le chemin de fer National n'en avait eu que 150. Le Pacifique-Canadien a donné comme raison que le mois précédent, le chemin de fer National avait reçu 850 wagons en plus de sa part. A cela on a répondu que les wagons reçus par le National-Canadien en excédent de sa part à une certaine époque étaient répartis aux Etats-Unis par une autre voie et bien que le National-Canadien ait pu recevoir 850 wagons de trop, alors qu'il y avait peu de marchandises à transporter aux Etats-Unis ou hors des provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, il n'est pas moins vrai qu'au moment où partout les gens réclamaient des wagons, le Pacifique-Canadien, décida de sa propre initiative, de réclamer les 850 wagons, bien qu'il sût que ces wagons étaient répartis aux Etats-Unis par une autre voie. C'est ainsi qu'on laissa au National-Canadien 150 wagons seulement sur 1,100. On a si bien prouvé qu'il était nécessaire pour le National-Canadien d'être placé sur le même pied que le Pacifique-Canadien, que le comité s'est accordé pour adopter le projet. Il faut des wagons vides qu'on ne peut pas se procurer. Voilà quelle est la situation au Nouveau-Brunswick et peut-être même aussi en Nouvelle-Ecosse.

On nous dit que nous devons faire des économies, que ce n'est pas le moment pour le National-Canadien de demander $800,000 ou $900,000 pour avoir accès à l'état du Maine. A cela, je réponds que les chemins de fer nationaux canadiens constituent un immense réseau qu'on doit traiter comme il faut, si l'on veut qu'il réussisse. Or, on nous a déclaré que le réseau perdrait énormément sans cet accès à Vanceboro.

Le comité a été si bien convaincu de la nécessité qu'il y a pour le chemin de fer national d'avoir accès à la frontière américaine, qu'il a décidé d'après l'amendement qui est devant nous, de permettre la construction d'une ligne jusqu'à Harvey et ensuite d'emprunter la ligne du Pacifique-Canadien de Harvey à Vanceboro. Si le chemin de fer national ne peut pas obtenir le consentement du Pacifique-Canadien, il aura alors le droit de construire lui-même une ligne parallèle à l'autre jusqu'à Vanceboro, sur la frontière américaine. Cela prouve que le comité a parfaitement compris la nécessité qu'il y avait pour le National-Canadien de jouir du même avantage que le Pacifique-Canadien et d'avoir la part de wagons vides qui lui revient.

J'arrive maintenant à l'amendement de mon honorable collègue qui propose de laisser à la Commission des chemins de fer le soin de décider si l'on ne pourrait pas éviter cette dépense de $700,000 ou $800,000 que représente la construction d'une ligne de Kingsclear à Harvey; il s'agirait, à la place de cela, d'obtenir un droit de parcours sur la ligne du Pacique-Canadien de Fredericton à Vanceboro. Evidemment, je n'étais pas en mesure de me prononcer sur cette proposition; c'est pourquoi, samedi dernier, j'ai télégraphié à l'avocat en chef du réseau national lui demandant de m'indiquer les avantages qu'il y aurait à construire une ligne de Kingsclear à Harvey de préférence au droit de parcours de Fredericton à Vanceboro. Voici la note que m'a adressée M. Ruel, et qu'il avait reçu lui-même de M. Gzowski, l'ingénieur en chef du service de construction:

En réponse au télégramme de l'honorable sénateur Dandurand en date du 28 et, demandant d'exposer les avantages pécuniaires et autres de l'embranchement de Kingsclear sur le projet de Fredericton (droit de parcours sur le Pacifique-Canadien), je vous envoie un état de ce que peuvent être les résultats économiques et financiers de ces deux projets pour le réseau national.

Avant d'aller plus loin, je tiens à attirer l'attention du Sénat sur le texte de l'amendement adopté par le comité et je ne le répète que pour mieux le souligner: Le chemin de fer national construira une ligne allant de Kingsclear à Harvey et non à Vanceboro, c'est-à-dire 14 milles au lieu de 41, s'il peut obtenir du Pacifique-Canadien ou de la commission des chemins de fer un droit de parcours, sans quoi, il pourra construire toute la ligne projetée longue de 41 milles.

Le chemin de fer national s'oppose à ce que cette question soit laissée au soin de la commission des chemins de fer parce qu'il a sérieusement étudié le projet, qu'il croit fermement avoir droit à cette amélioration pour assurer le bon fonctionnement de son service dans les provinces maritimes et qu'il ne veut pas risquer de soumettre la question pour ainsi dire à l'arbitrage. Le comité est tombé d'accord avec la compagnie sur ce point, puisqu'il lui a permis d'aller jusqu'à Vanceboro si la commission des chemins de fer ne juge pas à propos de lui accorder un droit de parcours sur la voie du Pacifique-Canadien. Voici maintenant la note de M. Gzowski:

Les renseignements obtenus du service mécanique du Pacifique-Canadien démontrent que sur sa ligne de Fredericton la puissance de traction des locomotives n'est que de 32,000, tandis qu'elle serait de 53 000 sur la ligne de Kingsclear. Toutefois le Pacifique-Canadien dit qu'on pourrait, à peu de frais arriver à la même force de traction que sur sa ligne de Saint-Jean à Vanceboro. Les chiffres cités ci-après semblent le confirmer si bien qu'on ne pourrait condamner la ligne du Pacifique-Canadien en raison de la légère structure de sa voie actuelle.

A part les avantages pécuniaires pour le National-Canadien qui sont indiquées plus bas, il y en a d'autres qui militent en faveur de la ligne de Kingsclear à Harvey. Advenant l'encombrement de la voie par suite d'accident on aurait une autre route courte; tout

regrettables que les accidents puissent être, ils sont toujours à redouter. Nos trains auraient 42.9 milles de moins à parcourir sur une ligne "étrangère" qui échappe au contrôle de la compagnie et cela a une énorme importance.

Autrement dit: avec la ligne de Kingsclear les trains auraient 42 milles de moins à parcourir sur un chemin de fer étranger qui échappe au contrôle de la compagnie, ce qui est très précieux.

Bien que nous ne soyons pas les propriétaires du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, notre bail est fait pour une si longue durée...

C'est un bail de cent ans.

...que nous pouvons considérer que l'intérêt financier que nous y possédons est en même temps l'intérêt de la province du Nouveau-Brunswick. C'est pourquoi, plus nous lui fournirons de trafic entre Fredericton et Kingsclear au lieu de le donner au Pacifique-Canadien, moins la charge sera lourde pour nous-mêmes et pour la province de Nouveau-Brunswick.

Quand il s'agirait de faire des économies dans les dépenses d'entretien il y aurait 42 milles de voie sur lesquelles le chemin de fer national n'aurait aucun contrôle. En effet la compagnie locataire vient en second pour l'expédition des trains d'une même catégorie, suivant la convention de droit de parcours, et cela lui cause des retards. Tous ces avantages ont une valeur qu'il est impossible de calculer exactement, mais dont on est obligé de tenir compte.

On comprend facilement que le Pacifique-Canadien soit naturellement opposé à ce que nous relions notre ligne aux lignes américaines, au lieu de lui transporter nos marchandises.

Maintenant, écoutez bien ceci, messieurs:

En 1923, le Pacifique-Canadien en a retiré $246,917; si on les lui enlève, il voudra, sans doute, recouvrer en loyer et part de frais d'exploitation, ce qui lui reviendrait si nous prenions le droit de parcours de Fredericton à Harvey, au lieu d'utiliser notre propre ligne.

La distance de Fredericton à Harvey en passant par Kingsclear et en utilisant la nouvelle ligne projetée, serait de 33.8 milles, avec une pente de 1.0 p. 100 vers l'est et de 1.08 p. 100 vers l'ouest. Il faudrait construire 16.5 milles de voie à un prix approximatif de $800,000. D'après les relevés que nous avons faits récemment, c'est une estimation libérale. La distance de Fredericton à Harvey sur le Pacifique-Canadien en passant par Harvey Junction est de 42.9 milles, avec une pente de 1.2 pour 100 vers l'est et de 1.3 pour 100 vers l'ouest.

Suivant les conditions régulièrement exigées pour un droit de parcours, le loyer représente la moitié de l'intérêt, disons à 5.5 pour 100 de l'estimation; les frais d'entretien sont proportionnés à la circulation sur la ligne; il faut aussi payer tous les frais d'installation et d'entretien des correspondances et on est privé de tout commerce local. Les trois chefs de dépenses à comparer sont donc: l'intérêt (ou loyer), les frais d'entretien et d'exploitation, et les frais de transport des trains en circulation.

D'après les états ci-joints qui établissent une comparaison entre les principaux chefs de dépenses des deux lignes de Fredericton à Harvey, s'appliquant à différents genres de trafic et y compris l'intérêt sur le coût de la ligne de Kingsclear à Harvey, on remarquera que pour le trafic actuel, la ligne de Kingsclear à Harvey représente une économie de $32,656 par année, laquelle somme capitalisée à 5.5 pour 100 forme un capital économisé de $593,745 pour le trafic à venir; pour le double, l'économie annuelle représentera $50,587, soit un capital de $917,763; pour le triple, elle s'élèvera à $56,793, soit un capital de $1,032,000.

Par conséquent, il est bien évident qu'il existe dès maintenant un avantage qui ne fera que s'accentuer à mesure que le trafic augmentera. Il était une époque ou presque tout le bois de construction exporté par le Nouveau-Brunswick s'en allait outre-mer; maintenant les Etats-Unis en absorbent la majeure partie et cela augmente d'autant plus le trafic des chemins de fer; c'est pourquoi on a confiance que les marchandises ne manqueront pas.

(Signé) C. S. Gzowski,
Ingénieur en chef. Service de construction.

Je ferai consigner l'état dont il a été question. Le voici:

ÉTAT comparatif indiquant les principaux chefs de dépenses annuelles des deux projets, entre Fredericton et Harvey, en utilisant soit le Canadian Northern et une nouvelle ligne de Kingsclear à Harvey, soit le Pacifique-Canadien en vertu d'un droit de parcours en passant par Fredericton Junction, le tout basé sur trois quantités de trafic.

Dépenses annuelles	Par Kingsclear—Voie du C.N.R.			Par Fredericton Junction—Voie du C.P.R.		
	Trafic actuel	Doublé	Triplé	Trafic actuel	Doublé	Triplé
	$	$	$	$	$	$
Intérêts sur la nouvelle ligne ou loyer au Pac.-Can.	44,000	44,000	44,000	60,500	60,500	60,500
Exploitation et entretien des correspondances	3,000	3,000	3,000	6,000	6,000	6,000
Entretien de la voie et des bâtiments:						
Frais continuels	16,500	16,500	16,500			
Frais directs	par train-mille			21,450	32,175	32,175
Frais de transport	30,349	60,698	91,047	35,805	71,610	107,415
Frais de mouvement des trains				2,000	3,000	3,000
Intérêt et dépréciation pour les locomotives supplémentaires employées				750	1,500	2,250
Totaux	93,849	124,198	154,547	126,505	174,785	211,340
Economie annuelle ou avantage de la voie de Kingsclear	32,656	50,587	56,793			

L'hon. M. DANDURAND.

Ce tableau prouve qu'en utilisant la ligne de Kingsclear-Harvey de préférence à celle de Fredericton-Harvey, le chemin de fer national réaliserait une économie annuelle de $32,650.

Voici maintenant un autre état donnant les détails des dépenses des deux lignes:

Détails des dépenses comparatives des deux lignes de Fredericton à Harvey

Pour les calculs qui suivent, il faut faire certaines suppositions que voici:

(a) Evaluation de la ligne du Pacifique-Canadien sur laquelle il faudra payer un loyer: On l'estime à $2,200,000 lorsqu'on y aura fait les améliorations déjà mentionnées.

(b) Volume d'affaires, présent et futur: On l'évalue pour le moment à un train de marchandises de 1,800 tonnes, par jour et dans la seule direction de l'ouest, puis le double et le triple de cela à l'avenir.

(c) On estime à $2,500 par mille les frais d'entretien de la voie du Pacifique-Canadien.

(d) La proportion du National-Canadien qui sera de 20 pour 100 à présent et 30 pour 100 à l'avenir.

Les frais d'exploitation sont ceux qu'indiquent nos propres statistiques et que nous appliquons à la section en question. Les frais généraux qui sont communs aux deux lignes n'entrent pas en ligne de compte.

Intérêt ou loyer.	
Par Kingsclear—5.5 pour 100 sur $800,000..	$44,000
Par le Pacifique-Canadien—½ de 5.5 pour 100 sur $2,200,000..	60,000
Entretien de la voie—	
Par Kingsclear, continuellement pour la nouvelle ligne, 16.5 milles à $1,000.. ..	16,500
Entretien direct compris dans le coût par train-mille—	
Par le Pacifique-Canadien (affaires actuelles) 42.9 milles x 2,500 x 20 p. 100..	21,450
Par le Pacifique-Canadien (affaires futures) x 30 pour 100..	32,175
Frais de transport—	
Par Kingsclear—	
Trains-milles—23.8 x 365—12.337 à $2.46 par train-mille..	30,349
Le double et le triple pour trafic futur.	
Par le Pacifique-Canadien—Prendra ⅙ de train en plus à cause des pentes.	
Trains-milles—42.9 x 365.. 15,658	
⅙ en plus.. 2,610	
18,268	
à 1.96 par train-mille..	35,805

Puis suit l'état des intérêts et de la dépréciation pour les locomotives supplémentaires:

L'intérêt et la dépréciation pour locomotives supplémentaires par le Pacifique-Canadien représentent ⅙ de $50,000 à 9 pour 100 soit $750.00 coût du train-mille.

Pour un train de 1,000 tonnes brutes, locomotive 53 pour 100, sur une pente de 1.1 pour 100 avec 36 wagons:

	Cents
Salaires sur locomotive..	22.0
Combustible..	58.2
Fournitures de locomotives..	2.4
Atelier..	11.7
Salaires sur le train..	26.6
Fournitures du train..	4.4
Total des comptes choisis..	**125.3**
Entretien de la locomotive—	
53 par 100 à 11 cents pour 20 pour 100..	29.1
Entretien des wagons—	
36 à 1.4 cent..	50.4
Entretien direct de la voie—	
1,800 à 23 cents par 1,000 tonnes-milles ..	41.4
	246.2
	$2,462

Pour un train de 1,500 tonnes brutes à 53 pour 100 sur un pente de 1.3 pour 100 avec 30 wagons.

	Cents
Comptes spéciaux..	125.3
Entretien de locomotive..	29.1
Entretien de wagons, 30 à 1.4..	42.0
	196.4
	$1,964

Telle est l'explication détaillée des avantages que, d'après M. Gzowski, la ligne de Kingsclear-Harvey possède sur celle de Fredericton. Cet état démontre d'abord que comme capital on a moins à débourser en construisant la ligne de Kingsclear-Harvey qui n'a que 14 milles. Il y a aussi une économie au point de vue de l'exploitation en tenant compte de l'intérêt sur la moitié du coût total de la ligne de Fredericton à Harvey. C'est pour ces raisons que, suivant moi, nous devrions approuver le rapport du comité et permettre au chemin de fer national de construire ces 14 milles de voie pour atteindre Vanceboro avec le moins de frais possible.

Mon honorable collègue répondra que la Commission des chemins de fer est mieux placée que nous pour étudier et trancher toutes ces questions. Je ne demande pas au Sénat de se prononcer sur-le-champ, que mes honorables collègues examinent les chiffres et, demain, nous pourrons décider s'il est à propos de compromettre les intérêts du réseau national en laissant à la Commission des chemins de fer le soin de fixer la route à suivre, alors que les autorités du réseau sont convaincues, après avoir longuement étudié le sujet, qu'il est préférable de construire la ligne plus courte.

L'honorable M. REID: Messieurs, j'aurai quelques remarques à présenter sur la situation des chemins de fer. Je dois dire que lorsque le Sénat a été saisi de ces nombreux projets de lois, j'ai éprouvé une certaine inquiétude. En examinant ces projets, j'ai trouvé trois catégories d'embranchements. D'abord, il y en a que je considère réellement avantageux pour le réseau national et qui méritent d'être construits. Ensuite, il y a ceux qu'ont demandés les politiciens, car il est bien évident qu'il y a certains embranchements dont la direction du réseau national n'avait pas besoin; mais il lui fallait les inclure dans la liste, car autrement, la direction n'aurait pas pu avoir ceux qui étaient nécessaires. Enfin, il y a les embranchements parallèles aux lignes du Pacifique-Canadien. Lorsqu'on a fondé le réseau national, j'ai déclaré qu'on ne devait pas construire de lignes contiguës aux autres chemins de fer. J'estime qu'il n'est pas juste de la part d'un des deux chemins de fer de construire des lignes suivant parallèlement celles de l'autre.

L'honorable leader du Sénat a dit d'abord, avant qu'on le corrige, que ce projet avait été adopté unanimement par le comité. Comme beaucoup d'autres, il n'a pas été adopté à l'unanimité. Je ne veux pas qu'on pense que ce que je vais dire s'applique uniquement à ce projet-ci. L'honorable sénateur donne comme raison en faveur de son adoption la déclaration des représentants de la compagnie d'après laquelle celle-ci ne pourrait pas obtenir son dû de la compagnie du Pacifique-Canadien, et ils disent aussi que la ligne télégraphique sera très utile à l'exploitation. Je ferai remarquer que le Pacifique-Canadien utilise les voies du chemin de fer national entre Toronto et Hamilton et je n'ai jamais entendu parler d'aucune difficulté dans l'exploitation de ces lignes. Je pourrais citer d'autres exemples semblables. Est-ce qu'il y a quelqu'un parmi nous qui pense qu'il soit dans l'intérêt du réseau national ou du pays en général d'avoir trois lignes de Toronto à Ottawa, si près l'une de l'autre qu'elles se touchent presque? Est-ce qu'elles pourraient rapporter des bénéfices? Est-ce dans l'intérêt du pays que d'Edmonton à Winnipeg le Grand-Tronc-Pacifique ait sur tout le parcours une ligne parallèle à celle des autres compagnies? N'est-ce pas à cause de cela que le Grand-Tronc-Pacifique perd tant d'argent tous les ans? Si sa ligne avait été placée à vingt milles plus au nord, le réseau aurait rapporté autant que tous les autres chemins de fer du nord-ouest.

Mon honorable collègue dit que le Pacifique-Canadien ne donnera peut-être pas le droit de parcours sur la ligne entre Fredericton et Vanceboro. Or, il sait parfaitement que si la Commission des chemins de fer l'ordonne, il ne peut pas agir à sa guise.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas dit qu'il le pouvait.

L'honorable M. REID: C'est ce que j'avais compris. Si je fais erreur, je suis très heureux qu'on me corrige. Mais supposons que cela arrive, est-ce dans l'intérêt du pays de lui imposer une nouvelle charge de $2,500,000 en garantissant l'emprunt?

L'honorable M. DANDURAND: On propose de construire 14 milles seulement, au prix de $800,000.

L'honorable M. REID: Mon honorable collègue dit qu'il ne s'agit que d'une ligne de 14 milles. Mais il y a une réserve: Si les deux compagnies ne s'accordent pas, le gouvernement devra garantir un emprunt de $2,500,000 qui sera ajouté perpétuellement à la dette publique.

Naturellement, il n'y a pas un seul de ces projets que les autorités de la compagnie n'aient pas bien défendu, si bien défendu même qu'on se laisse convaincre. En effet, nous ne sommes pas aussi bien au courant qu'eux de la situation, ce qui fait que nous ne pouvons pas facilement réfuter leurs arguments. Mais allons-nous continuer d'augmenter la dette nationale et les dépenses annuelles du réseau de l'Etat, ce qui élèvera tellement le coût d'exploitation que le chemin de fer ne pourra plus réussir.

Je crois connaître tous les chefs du réseau national. Je n'ai eu le plaisir de rencontrer sir Henry Thornton qu'une seule fois. C'est le jour où il m'a été présenté et c'est la seule conversation que j'ai eue avec lui. Je sais qu'il est arrivé d'Angleterre avec une haute réputation et je n'ai rien à dire contre lui. On devrait lui donner l'occasion de prouver s'il est possible de faire du chemin de fer national un succès; s'il ne réussi pas, son devoir sera de démissionner et de laisser un autre essayer à son tour. Quant à ses collaborateurs: Hungerford, Ruel, McLeod, Melanson, Robb, Dalrymple, Bell, Ormsby, Smart, Warren, Phillips, Hills et autres, je les connais et je dis qu'à eux tous ils forment un groupe aussi capable qu'on puisse trouver à la tête de n'importe quel autre chemin de fer dans notre pays. Mais il y a une chose qu'il ne faut pas perdre de vue. S'ils ne peuvent pas exploiter le réseau sans que la politique s'en mêle, autant vaut tout abandonner.

Il y a des gens qui demandent pourquoi nous n'avons pas laissé mettre les chemins de fer en liquidation plutôt que de les acheter. A l'époque, il n'y avait pas d'alternative. Nous étions en guerre; il fallait s'en emparer. Il n'y a pas un gouvernement qui aurait permis de les mettre en liquidation. Pourtant, il y a une partie du réseau qui a été mis en liquidation. Pourquoi ne l'avons-nous pas abandonnée?

L'honorable G. G. FOSTER: C'est ce que vous auriez dû faire.

L'honorable M. REID: Nous avons laissé mettre le Grand-Tronc-Pacifique en liquidation. L'honorable sénateur veut dire sans doute que nous aurions dû cesser immédiatement de pourvoir à l'exploitation de ce chemin de fer et que nous aurions dû en faire autant avec le Grand-Tronc. C'était impossible en temps de guerre. Il fallait que ces chemins de fer continuassent de fonctionner, et le gouvernement était en droit de s'en emparer. Une liquidation aurait désorganisé complètement le réseau du Grand-Tronc. On n'aurait pas pu se contenter d'un seul liquida-

teur; il en aurait fallu un dans chaque état et chaque province où cette compagnie avait des lignes.

Dans tous les cas, le gouvernement s'est emparé du chemin de fer en octobre 1922 à la suite d'une décision du Conseil privé. C'est à ce moment-là que fut réellement organisé le réseau national. Avant cela, nous n'avions que le Canadian Northern et le réseau de l'Etat.

Le bilan de l'an dernier est vraiment le premier qui donne les résultats d'exploitation de l'ensemble de toutes ces lignes réunies en un seul réseau. Si nous comparons ce bilan à celui du Pacifique-Canadien que voyons-nous? Prenons d'abord le Pacifique-Canadien. C'est, comme tout le monde le sait, un des plus grands réseaux de chemins de fer du monde, dirigé par des hommes capables et bien au courant de la situation des chemins de fer. Ce réseau à 20,126 milles de voies ferrées. D'après le bilan qui est publié, le capital est de $828,023,863 sur lequel dividendes et intérêts doivent être versés. Cela comprend les actions et les obligations. On voit donc que le coût de ce chemin de fer est d'environ $41,000 par mille. Pour payer un dividende de 10 p. 100 et l'intérêt sur les obligations, on a besoin de $37,773,443. Mais le Pacifique-Canadien a un revenu annuel permanent de $11,391,051, qu'il peut déduire de cette somme, si nécessaire, ce qui laisse $26,000,000, soit $1,314 par mille à gagner pour verser un dividende de 10 pour 100.

Maintenant tournons-nous vers le réseau National-Canadien. Comme je l'ai déjà dit, ce réseau a des hommes très capables à sa tête. Les lignes représentent une longueur de 21,850 milles et son capital est fixé à $1,899,407,586. Par conséquent, tout en ayant que 2,000 milles de plus que le Pacifique-Canadien, son capital est supérieur de $1,071 373,723, ce qui représente $87,000 par mille, en comparaison de $41,000 pour le Pacifique-Canadien. Pour payer l'intérêt sur ce capital, le réseau national a besoin de gagner par année $65,438,859. Autrement dit, voilà la somme dont le public canadien est perpétuellement responsable, que le réseau rapporte ou non. Evidemment si le réseau rapporte $65,000,000, le public n'aura rien à verser.

Certains disent qu'un bon moyen de faire rapporter le réseau serait de réduire son capital. Sur cette somme de $1,900,000,000 que j'ai mentionnée, il y a $427,000,000 imputable aux chemins de fer du gouvernement canadien. Par conséquent, c'est autant qui est pour ainsi dire annulé. En enlevant un autre 600 ou 700 millions pour mettre le capital du réseau national au niveau de celui du Pacifique-Canadien, il ne faut pas oublier que c'est autant qu'on ajoute à la dette nationale et qu'il nous faudra perpétuellement payer l'intérêt sur le capital que nous retirons.

L'honorable M. DANDURAND: Nous le retirons; nous ne le faisons pas disparaître.

L'honorable M. REID: C'est une simple opération de comptabilité et tout le monde devra en payer sa part. Même après avoir déduit cette somme, il faudra encore 35 ou 40 millions pour payer l'intérêt sur les obligations.

Il y a encore autre chose à ajouter. Je ne pense pas qu'on puisse contester qu'à part ces recettes à obtenir du Grand-Tronc et du Canadian Northern, il y a un autre passif sous forme de perte sur le Transcontinental, le Grand-Tronc-Pacifique, le chemin de fer de la baie d'Hudson, somme toute, tous les chemins de fer du gouvernement, qui exigerait un autre 8 ou 10 millions à gagner pour toucher les deux bouts.

L'honorable M. ROCHE: Dans les chiffres que vous venez de citer pour le Pacifique-Canadien, vous faites entrer en ligne de compte une somme de 11 millions provenant de sources autres que le trafic. Combien allouez-vous pour la vente de terrains par les chemins de fer du gouvernement?

L'honorable M. REID: Je ne sache pas que cela ait beaucoup rapporté jusqu'ici: il sera temps d'en parler quand on en retirera quelque chose. En tout cas, les recettes de ce chef ne pourraient être que peu élevées et ne changeraient guère le total.

Ce que je tiens à souligner, c'est que les directeurs de ce réseau, quand ils ont entrepris de l'administrer, croyaient pouvoir en faire un succès. Les chefs se sont réunis et se sont entendus sur un programme pour essayer de faire réussir cette entreprise. Mais si on leur impose des lignes dont ils n'ont pas besoin, si on augmente leur capital de plusieurs millions et aussi le coût d'exploitation du réseau, ils se décourageront.

Mais ce n'est pas le pire. Si le réseau national est obligé par les partisans du gouvernement de mettre trop de trains en service, d'augmenter ses frais d'exploitation et d'acheter trop de matériel, il sera évidemment impossible d'escompter sa réussite. Quand on l'a organisé, on a dit aux administrateurs qu'ils avaient besoin d'en faire un succès, sans quoi ils seraient obligés de partir; or je crois que si on le laissait absolument indépendant de la politique, il aurait de grandes chances de réussir. Mais quand je vois comme l'honorable leader du Sénat, parmi ces embranchements dont M. Ruel a tâché de justifier la construction auprès du comité, plusieurs lignes qui

ont été d'après l'aveu même des autorités de réseau modifiées par la Chambre des communes leur donnant un tracé différent, je me rends compte que l'influence politique est entrée en jeu. Puisque les représentants du réseau ont avoué eux-mêmes au comité que, suivant eux, certaines de ces lignes, ne rapporteront jamais, l'honorable leader du gouvernement doit reconnaître que c'est à la suite d'une intervention politique que les tracés de ces lignes ont été changés après l'introduction des bills à la Chambre des communes.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable collègue doit concéder que ce sont des cas exceptionnels. Il ne devrait pas faire des remarques aussi générales qui ébranlent la confiance du public dans la sincérité des administrateurs du réseau national.

L'honorable M. REID: Je ne critique point les administrateurs du réseau. Ils voulaient faire adopter un certain nombre de projets d'embranchements susceptibles de rapporter, mais pour cela, ils ont proposé, non pas une, deux ou trois lignes, mais un grand nombre d'embranchements qu'ils n'auraient évidemment pas demandés s'ils ne s'étaient pas crus absolument obligés de le faire. Il n'y a pas de doute que le gouvernement a été obligé de proposer certaines lignes pour faire accepter les autres. Pourquoi? Personnellement, je ne pense pas que le ministre des Chemins de fer ou les autres membres du gouvernement auraient proposé ces lignes, s'ils avaient pu s'en abstenir; mais, sans elles, ils ne pouvaient pas faire passer celles qu'ils voulaient réellement qu'on adoptât. N'ayant qu'une faible majorité, le gouvernement a dû évidemment proposer le tout ensemble. Le résultat, c'est que l'on va ajouter à la dette nationale plusieurs millions de dollars qu'on n'aurait jamais dépensés si le gouvernement ou les autorités du chemin de fer national avaient pu s'en dispenser.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue admettra tout de même que lorsque ces projets de lois auront reçu la sanction du Sénat, ils auront été bien discutés, et la décision que nous aurons prise sera justifiée aux yeux de mon honorable collègue et de la majorité du Sénat.

L'honorable M. REID: Naturellement, il y en a qui ne seront pas adoptés, car ils ont si peu de raison d'être que mon honorable collègue et les membres du gouvernement seront, j'en suis sûr, enchantés de les voir rejetés. Mais il y en a d'autres qu'on adoptera probablement et qui, suivant moi, ne devraient pas être acceptés.

J'ai parlé du gouvernement actuel, mais mes remarques s'appliquent également à tous les gouvernements qui suivront et qui n'auront pas une majorité suffisante pour dire: Telle ligne sera construite; telle autre ne le sera pas. Si l'on doit continuer ce qu'on fait en ce moment, il vaut autant tout abandonner, car les chemins de fer nationaux ne pourront jamais réussir.

L'honorable M. DANDURAND: Mais cela ne concerne pas le Sénat.

L'honorable M. REID: Autant que la Chambre des Communes. Cela ne fait aucun doute. Il est clair qu'il y a certains de ces projets d'embranchements que le gouvernement ne pouvait pas s'empêcher de proposer, et je dis que cette tactique durera tant qu'il y aura un gouvernement avec une aussi petite majorité.

L'honorable M. MURPHY: Il n'en a pas du tout.

L'honorable M. REID: Comme je l'ai déjà dit, je fondais beaucoup d'espoir sur les chemins de fer nationaux. Je crois encore que si la direction peut soustraire l'entreprise à l'influence politique et qu'on lui permette d'exploiter le réseau d'une façon indépendante, bien que la tâche soit ardue, elle pourra probablement réussir; mais si l'on doit, chaque année, imposer au réseau des dépenses comme celles-ci, le succès est impossible. Je veux qu'on donne aux administrateurs l'occasion de prouver au public ce qu'ils peuvent faire.

Je vois dans les journaux qu'on demande un crédit de $56,000,000 pour combler le déficit des chemins de fer nationaux l'an dernier. Nous serons appelés à voter ce crédit dans quelques jours. Nous ne pourrons pas supporter bien longtemps des pertes pareilles. Il faut que la direction réduise ces déficits; autrement, le public se lassera.

Je le répète: Laissons l'entreprise prouver ce qu'elle vaut; ne permettons pas que la politique intervienne et compromette son succès. Ne permettons pas non plus que le réseau grossisse la dette nationale à tel point que les contribuables ne puissent plus supporter le fardeau. Je suis sûr qu'il n'y a personne parmi nous qui désire affaiblir la situation des chemins de fer nationaux, pour qu'au bout de quelques années on soit obligé de s'en débarrasser et de les remettre à l'initiative privée. Je veux que le réseau reste ce qu'il est et qu'on en fasse un succès, mais je répète que c'est par suite de l'exigence de politiciens qu'on a présenté un certain nombre de ces projets de lois. En effet, certaines

des lignes projetées vont suivre parallèlement des lignes existantes qui font tout aussi bien le service que celles qu'on se propose de construire.

La ligne de Fredericton à Vanceboro a 65 milles de long. On propose d'emprunter la voie du Pacifique-Canadien sur une partie du parcours. C'est ce que demande le National-Canadien. La direction est satisfaite de cet arrangement et il n'y a aucune difficulté à craindre pour l'utilisation de cette partie de la ligne sur laquelle on propose d'obtenir un droit de parcours. Mais elle n'est pas du même avis lorsqu'on parle d'obtenir un droit de parcours sur la totalité des 65 milles, à partir de Fredericton. Ce n'est pas logique. Au lieu d'obtenir de la Commission des chemins de fer un droit de parcours sur la moitié de la distance, c'est-à-dire à partir de Harvey, pourquoi ne pas utiliser toute la ligne et épargner une dépense de deux millions et demi, ce qui représente environ $150,000 d'intérêt à payer par année pour les contribuables canadiens.

L'honorable M. DANDURAND: Messieurs, je propose que nous passions à un autre article de l'ordre du jour et que celui-ci soit inscrit sur l'ordre du jour de demain.

L'honorable M. MURPHY: Comme il s'agit purement d'une affaire de régie interne et que le ministre des Chemins de fer a vanté les qualités de M. Hungerford qui, après tout a la direction de ce service, je demanderai à l'honorable leader du Sénat s'il ne serait pas possible de faire venir M. Hungerford demain pour donner des explications à ceux qui en désirent. Il est rare que je diffère d'opinion avec mon honorable leader, mais je m'y vois obligé dans la circonstance. Nous avons adopté une douzaine de ces projets de lois, aujourd'hui, et cela presque à tout vapeur. Maintenant qu'il s'agit d'une ligne de 14 milles, devant coûter $800,000, que l'honorable leader du gouvernement représente comme étant une ligne avantageuse qui fera réaliser des économies, on soulève toutes sortes d'objections. Il ne peut pas être question d'intervention politique dans l'occurrence, mais je suis enclin à partager l'opinion de mon honorable collègue lorsqu'il dit qu'il y a eu intervention pour d'autres lignes, entre autres celle de Pine-Falls, comme l'a fait remarquer aujourd'hui l'honorable sénateur de Selkirk (l'honorable M. Bradbury). Je demande donc à l'honorable leader du Sénat s'il ne serait pas possible de faire demander M. Hungerford avant de se prononcer sur ce projet.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue trouvera dans le hansard tous les renseignements que la Compagnie des Chemins de fer nationaux est en état de donner pour justifier la construction de cette ligne de 14 milles, au prix de $800,000, et non $2,500,000, comme l'a dit l'honorable sénateur de Grenville (l'honorable M. Reid). Comme les explications de la compagnies paraîtront dans le compte rendu de demain, nous serons mieux en état de nous prononcer sur l'amendement de mon honorable collègue et aussi sur la motion principale.

L'honorable M. MURPHY: Quiconque a entendu les chiffres cités par mon honorable collègue devrait pouvoir se prononcer.

(L'article est réservé.)

BILL DES DOUANES (ESTIMATION DES DROITS)

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. REID propose la deuxième lecture du bill n° S5, intitulé: Loi modifiant la Loi des douanes (valeur imposable des produits étrangers).

Il ajoute: Le projet de loi a pour objet de fixer les droits sur les produits venant de pays dont la devise est sensiblement dévalorisée. Prenez, par exemple, le franc; il vaut aujourd'hui à peine le quart de sa valeur normale. Les produits venant de ces pays à change très déprécié ne sont donc taxés que sur le quart de leur valeur. Je demande à l'honorable leader du Sénat de vouloir bien accepter ce bill et le laisser adopter; si la chose ne lui paraît pas possible, je n'insisterai pas plus longtemps et autant vaudra abandonner le projet.

L'honorable M. DANDURAND: Je suppose que l'idée de mon honorable collègue est d'augmenter pour ainsi dire les droits en modifiant la base d'estimation.

L'honorable M. REID: Non. Je vais expliquer ce que je veux dire.

L'honorable M. DANDURAND: Mais cela aurait pour effet d'augmenter les droits. D'après mon honorable collègue, ces marchandises sont importées à trop bon marché et il estime que l'on devrait augmenter les droits en adoptant une autre base d'évaluation.

L'honorable M. REID: Voici ce que je veux dire: Par exemple, pour les marchandises venant d'Angleterre, les droits sont fixés sur une base de $4.60 par livre sterling, ou environ. Pour les marchandises venant d'Allemagne, et de deux ou trois autres pays, l'estimation est faite d'après la même méthode que pour les articles anglais, bien que le devise de ces pays ne vaille plus que 5 p. 100 de sa valeur nor-

male. Pourquoi ne prendrait-on pas la même base pour fixer le montant des droits à payer sur les articles de France et de Belgique que sur ceux d'Allemagne ou d'autres pays, c'est-à-dire la valeur qui serait estimée sur des articles similaires venant de Grande-Bretagne?

L'honorable M. DANDURAND: Et percevoir des droits plus élevés?

L'honorable M. REID: Mais vous percevez les droits réguliers sur les marchandises d'Angleterre. Par exemple, un article importé d'Angleterre est frappé d'un droit de 30 p. 100. Si la livre est cotée à $4.60, le droit équivaut donc à 30 p. 100 sur $4.60. Si vous apportez les mêmes articles de France, comme le franc ne vaut plus guère que 5 cents, on ne se trouve à payer que sur le quart de la valeur régulière, soit à raison de $1.15 par livre sterling, c'est-à-dire qu'en payant 30 cents sur $1.15, le droit à acquitter est de 35 cents, au lieu de 30 p. 100 de $4.60, soit $1.38. Je dis que si le gouvernement laisse importer des articles de ces pays et les frappe des mêmes droits que les articles venant d'Angleterre, il n'y a pas de raison de ne pas donner aux articles de chez nous la même protection que celle dont ils jouissent vis-à-vis des articles anglais.

L'honorable M. DANDURAND: En les frappant d'un droit plus élevé?

L'honorable M. REID: Non, mais d'après la valeur de la devise du pays en question. Par exemple, cinq francs valent un dollar en temps normal; maintenant, ils ne valent plus que 25 cents. Je suggérerais de prendre comme base d'estimation un taux de 50 cents par dollar. Bien que cela ne soit pas l'équivalent du taux adopté pour les articles d'Angleterre, ce serait tout de même une protection pour nous. Après la guerre, le conseil des ministres avait décrété que l'estimation des droits sur les articles allemands se ferait d'après la même base que pour les articles anglais, c'est-à-dire que même si l'argent allemand ne valait plus que dix cents par dollar, les droits devraient être calculés au même taux de change que l'argent anglais. Depuis ce temps-là l'Allemagne et d'autres pays fabriquent ou font fabriquer et étiqueter leurs articles en France et les expédient de là en Canada, ce qui leur permet de ne payer les droits que sur le taux de $1.50 au lieu de $4.60. J'estime que ce n'est pas juste.

Si l'honorable leader du Sénat ne saisit pas très bien ma proposition ou s'il pense que j'aie tort, on pourrait peut-être remettre la suite de la discussion à demain et alors s'il considère qu'il ne convient pas d'agir, on pourra abandonner le projet.

L'honorable M. DANDURAND: Je vois quel est l'objectif de mon honorable collègue, mais à la suite de ses remarques, je prierai Son Honneur le Président, d'étudier la question de savoir si le Sénat a le droit d'adopter un projet de loi comme celui que propose l'honorable sénateur. Le bill peut être remis à demain alors que l'honorable Président pourra rendre sa décision, car le projet aurait pour effet d'augmenter les droits de douane à acquitter sur la plupart de ces articles. S'il en était ainsi, il faudrait l'autorisation du Gouverneur général. Il faudrait aussi que le projet de loi fut introduit à la Chambre des communes. Le Sénat ne peut pas prendre l'initiative d'une loi de finances.

L'honorable M. REID: Si je ne me suis pas conformé au règlement, il est facile au gouvernement de présenter lui-même le projet et je lui en accorderai volontiers tout le mérite.

L'honorable M. DANDURAND: Il faudrait qu'il fut présenté à la Chambre des communes, pas ici.

L'honorable M. REID: L'honorable sénateur pourrait se charger de le faire présenter à la Chambre des communes; il ne faudrait pas plus d'un ou deux jours pour le faire adopter.

La suite de la discussion est remise à demain.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIEME LECTURE

Bill D6, intitulé: Loi pour faire droit à Malcolm Middleton.—L'honorable M. Pope.

Bill E6, intitulé: Loi pour faire droit à Clara Louise Kinnear.—L'honorable M. Haydon.

Bill F6, intitulé: Loi pour faire droit à Allan Thomas Easson.—L'honorable M. Ross.

Bill G6, intitulé: Loi pour faire droit à Henry Irwin Claxton.—L'honorable M. Green.

Bill H6, intitulé: Loi pour faire droit à John Henry Smith.—L'honorable M. Blain.

Bill I6, intitulé: Loi pour faire droit à Bertha May Roy.—L'honorable M. Blain.

Bill J6, intitulé: Loi pour faire droit à Lunetta Elmina Hay.—L'honorable M. Blain.

BILL DES TERRES FEDERALES

(DROIT DE PASSAGE SUR LES TERRAINS SCOLAIRES)

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill n° 187, intitulé: Loi modifiant la Loi des terres fédérales.

Il dit: C'est un bref amendement permettant de vendre des terrains scolaires pour y construire soit des réservoirs, des églises, des cimetières et des hôpitaux.

La loi des terres fédérales, telle qu'elle existe actuellement ne permet pas d'acheter des terres scolaires pour ces fins autrement qu'aux enchères publiques, ce qui a causé jusqu'ici des ennuis et des frais inutiles. On veut faire en sorte de ne pas retarder le développement d'un district où l'on peut avoir besoin d'une partie de ces terrains. Les gouvernement des trois provinces intéressées ont accepté cet amendement qu'ils considèrent comme n'étant pas préjudiciable à la caisse scolaire.

(La motion est adoptée et le bill est lu une deuxième fois.)

EXAMEN EN COMITE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité sous la présidence de l'honorable M. Blain et, après l'avoir examiné, fait rapport sur l'état du projet de loi.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du projet de loi.

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

BILL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS (GARANTIES)

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill n° 190, intitulé: Loi modifiant la Loi des chemins de fer nationaux canadiens.

Il dit: Le jour de la clôture de la session dernière, nous avions à l'étude un projet d'amendement à la Loi des chemins de fer nationaux canadiens. Après une rapide conférence, nous avons adopté un amendement qui fut accepté par la Chambre des Communes, mais que les autorités du département des Chemins de fer et peut-être aussi du département de la Justice ne trouvent pas très clair. A ce sujet, on me permettra de lire un court mémorandum qui explique la situation et si le bill est lu une deuxième fois, je demanderai qu'il soit examiné par le comité des chemins de fer, afin de pouvoir discuter avec les représentants du département les mérites de la proposition.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Que mon honorable collègue donne ses explications. Je ne suis pas prêt à dire que nous devions nous prononcer sur le principe du projet en l'adoptant en deuxième lecture, mais j'écouterai volontiers les explications.

L'honorable M. DANDURAND: Je vais lire le rapport, et si mon honorable collègue juge à propos de présenter quelques remarques ou encore, avant d'accepter le principe du projet, de le faire envoyer au comité des chemins de fer qui se réunit demain, je me rendrai à sa demande.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: N'est-ce pas le bill qui a été modifié l'an dernier après une conférence entre l'honorable M. Fielding, l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross) et moi-même?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, cette conférence eut lieu le jour de la clôture. Voici le mémorandum qui explique les raisons pour lesquelles on présente ce projet de loi:

Au sujet du bill n° 190 de la Chambre des communes, intitulé: loi modifiant la loi des chemins de fer Nationaux Canadiens, 1919.

La loi des chemins de fer nationaux canadiens de 1919, dit ceci à l'article 26:

26. La Compagnie peut, avec l'assentiment du Gouverneur en conseil, émettre des obligations, débentures, actions-débentures, perpétuelles ou à terme, ou autres valeurs (aux présentes appelées valeur) relatives au parcours des lignes de chemins de fer qu'elle peut, au besoin, construire, acquérir, posséder ou diriger,—ne comprenant pas les chemins de fer du gouvernement canadien, ni ne dépassant, avec valeurs en cours, en totalité, soixante-quinze mille dollars ($75,000) par mille. Ces valeurs peuvent être émises séparément pour l'une ou plusieurs des lignes de chemins de fer de la Compagnie ou de ses biens, ou pour la totalité de ses lignes ou biens pris ensemble. La Compagnie peut émettre ces valeurs en une ou plusieurs séries séparées dont l'échéance tombe à la même date ou à des dates différentes, et portant le même taux d'intérêt ou des taux d'intérêt différents qui, en aucun cas, ne doivent excéder six pour cent, et elle peut limiter la garantie, pour toute série ou émission, aux privilèges, biens, actif, loyers et revenus de la Compagnie, présents ou futurs, ou les deux, énumérés dans le ou les titres consentis pour garantir ces valeurs.

Cet article donne à la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens le pouvoir, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, d'émettre des obligations pour les lignes de chemins de fer qu'elle construit, acquiert, possède ou contrôle.

Le chapitre 37 des statuts de 1923, qui amende la loi des chemins de fer nationaux de 1919, modifiait l'article 26 en y ajoutant les alinéas 2, 3 et 4 en même temps qu'une annexe dont il est fait mention dans la loi.

Cet amendement-ci, tel qu'il apparaît au paragraphe 2, comprend dans la définition des "valeurs", indiquées dans l'article 26 de la loi de 1919, "les certificats et obligations-matériel", à être vendues au public pour ou par la compagnie des chemins de fer nationaux au n'importe laquelle des compagnies désignées dans l'annexe.

Au sujet des fonds pour l'achat du matériel des compagnies de chemins de fer, il y a une méthode qu'on suit aux Etats-Unis qui s'appelle le système de Philadelphie. D'après ce système, la compagnie de chemin de fer paye le premier quart du coût du matériel et le reliquat est couvert par les fonds empruntés sous forme d'obligations-matériel; c'est un emprunt en séries réparti sur une période de 10, 15 ou 20 ans et portant l'intérêt au cours du jour, les valeurs sont considérées de toute première classe et sont vite achetées par les capitalistes américains.

En 1923, on a proposé d'emprunter quelque 20 millions pour l'achat de matériel pour les chemins de fer nationaux, et on a jugé à propos de faire cette émission en Canada. Mais ces valeurs n'étant pas aussi bien connues que les valeurs garanties par l'Etat, on a jugé préférable de demander au gouvernement de les garantir. Un projet fut adopté à cet effet par la Chambre des communes, mais le Sénat le modifia. Or, au moment de faire son émission, la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens fut avertie par le département de la Justice que l'amendement était rédigé de telle façon que l'émission ne pouvait pas avoir lieu. Il a donc fallu émettre des obligations ordinaires à la place de ces valeurs spéciales.

Cette année, on se propose d'emprunter environ $12,500,000 pour l'achat de matériel et on ne sait pas si cette émission sera faite en Canada ou aux Etats-Unis. Si elle est faite aux Etats-Unis la garantie du gouvernement ne sera pas nécessaire; mais si elle a lieu en Canada, il faudra garantir le matériel pour obtenir la pleine valeur de l'émission.

Le projet présenté cette année a pour but de corriger la loi de la session dernière et ne permet l'émission de valeurs pour l'achat de matériel que si le Parlement a voté 25 pour 100 du plein montant, autrement la compagnie n'a pas le droit de faire l'émission.

Le seul but de la garantie est de protéger le chemin de fer au cas où il ferait son émission en Canada, et si ce droit lui était refusé, il se trouverait à la merci des banquiers américains qui pourraient dicter leurs propres conditions; tandis que s'il y a le choix entre le Canada et les Etats-Unis, on a beaucoup plus de chances de faire un emprunt à de bonnes conditions.

Ce bill a été adopté par la Chambre des communes sans une voix dissidente (voir hansard de la Chambre des communes n° 79, page 3945) le 27 juin.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le mémorandum indique-t-il en quoi l'amendement de l'an dernier était défectueux? De quelle façon la disposition ajoutée par le Sénat a-t-elle fait échouer les plans du gouvernement?

L'honorable M. DANDURAND: L'amendement adopté le 30 juin 1923, qui était, je crois, le 4ème alinéa de l'article 2, était ainsi conçu:

Rien dans la présente loi ne sera interprété comme donnant le droit de garantir les valeurs dont l'émission n'aura pas été autorisée par le Parlement.

Maintenant, de deux choses, l'une: soit que je propose de remettre la suite de la discussion à demain, soit que je propose la deuxième lecture du bill avec l'entente que cela ne constituera pour personne l'acceptation du principe en jeu, puis son renvoi au comité des chemins de fer qui se réunit demain, pour que nous puissions nous faire expliquer par les autorités des chemins de fer les difficultés qui ont surgi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Très bien.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose la deuxième lecture du projet de loi.

La motion est adoptée et le bill, lu une deuxième fois, est renvoyé au comité des chemins de fer.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mercredi, 2 juillet 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

SOCIETE DES NATIONS

REUNION A OTTAWA

L'honorable M. le PRESIDENT: Honorables messieurs, j'ai l'honneur de vous annoncer que sous les auspices du conseil local d'Ottawa de la Société des Nations, une assemblée sera tenue dans la salle du comité des chemins de fer, le jeudi, 3 juillet, à deux heures et quart de l'après-midi. M. Frederick Whelen, l'un des gouverneurs de la "London School of Economies", et conférencier principal de l'Association Anglaise de la Société des Nations, portera la parole à l'assemblée, et discourra sur "L'action politique de la Société des Nations". En quittant le Canada, M. Whelen se rendra directement en Angleterre, où son prochain discours sera prononcé devant la Chambre des Lords et la Chambre des communes à Westminster.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Troisième lecture du bill 19, intitulé: Loi modifiant la Loi des chemins de fer nationaux du Canada, 1919.—L'honorable M. Dandurand.

BILLS DE DIVORCE

Troisième lecture des bills suivants:

Bill D6, intitulé: Loi pour faire droit à Malcolm Middleton.—L'honorable M. Pope.

Bill E6, intitulé: Loi pour faire droit à Clara Louise Kinnear.—L'honorable M. Haydon.

Bill F6, intitulé: Loi pour faire droit à Allan Thomas Easson.—L'honorable M. Ross (Middleton).

Bill G6, intitulé: Loi pour faire droit à Henry Irwin Claxton.—L'honorable M. Green.

Bill H6, intitulé: Loi pour faire droit à John Henry Smith.—L'honorable M. Blain.

Bill I6, intitulé: Loi pour faire droit à Bertha May Roy.—L'honorable M. Blain.

Bill J6, intitulé: Loi pour faire droit à Lunetta Elmina Hay.—L'honorable M. Blain.

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

Le Sénat reprend le débat ajourné le 24 juin sur la motion de l'honorable M. Bennett:

Qu'un comité spécial de cette Chambre soit institué pour faire enquête et rapport, à différentes époques, sur:

(a) Les déclarations et les accusations que l'honorable J. D. Taylor a formulées dans cette Chambre, le 8 mai dernier, à l'égard de l'administration de la marine marchande du gouvernement canadien et des chemins de fer nationaux du Canada.

(b) L'acquisition de l'immeuble connu sous le nom d'"Hôtel Scribe", à Paris, France, ainsi que sur toutes les négociations, opérations et paiements s'y rapportant.

(c) L'emploi ou l'engagement d'un nommé Aronovici par ladite administration des chemins de fer nationaux du Canada, les services accomplis par lui, s'il en a accompli, et la commission, le traitement ou toute autre rémunération que lui a payée ladite administration, ou payée en son nom.

(d) Le système d'achat de fournitures devant servir ou se rapportant au réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

(e) Le dépôt par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de $1,000,000 des deniers publics à la Home Bank du Canada, et le retrait de ce dépôt par ladite compagnie, au mois ou vers le mois de mai 1923.

(f) D'une façon générale, sur toutes choses qui, de l'avis du comité, découlent de la question susdite ou s'y rapportent, ou sur lesquelles le comité jugera à propos d'enquérir.

(g) Que cette enquête soit subordonnée à la condition qu'elle ne portera sur aucune affaire de service ou d'administration depuis le commencement de l'année 1924, si, de l'avis de l'administration dudit réseau, une enquête sur ces matières peut être préjudiciable aux biens ou au bon service du réseau.

(h) Que ledit comité soit composé des honorables Messieurs.

(i) Que ledit comité soit autorisé à recueillir des témoignages sous serment, d'assigner des témoins, de requérir la production de documents et de dossiers, et d'employer, pour ses écritures ou autrement, l'aide qu'il jugera nécessaire pour les fins de l'enquête.—(L'honorable M. Dandurand).

L'honorable C. E. TANNER: Honorables messieurs, j'avais l'intention de continuer cet après-midi, la discussion déjà commencée, mais à la requête de mon honorable ami de la droite, qui désire prendre part au débat, je propose que la discussion soit ajournée jusqu'à demain, à la condition que nous aurons alors la préséance. J'espère que l'honorable leader de cette Chambre approuvera ma proposition.

L'honorable M. DANDURAND: Je préférerais promettre le droit du premier arrivant.

Quelques honorables SENATEURS: Oh! oh!

L'honorable M. DANDURAND: Bien que nous ayons des questions pressantes qui doivent être décidées au cours de la présente session, je puis promettre à mon honorable ami que nous siégerons assez tard demain soir, pour lui permettre de discuter son sujet, même s'il doit parler le dernier.

L'honorable M. TANNER: Je ne veux pas être obligé d'attendre jusqu'à minuit. L'honorable sénateur ne doit pas oublier que je fais cette concession pour plaire à un de ses amis.

Quelques honorables SENATEURS: Continuez maintenant.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, c'est peut-être préférable. Je n'ai aucun droit de limiter le discours de mon honorable ami, mais il est au courant du travail qui nous attend; et d'ailleurs, il est avocat, et je suis convaincu qu'il saura exposer la situation aussi brièvement que possible.

L'honorable M. TANNER: C'était mon idée. Je n'ai pas l'intention de prolonger inutilement la discussion ni de revenir sur les détails qui ont déjà été traités si habilement par l'honorable représentant de New-Westminster, (l'honorable M. Taylor), et j'espère pouvoir tout dire en peu de temps. Mon honorable ami conviendra naturellement, que la question est très importante aux yeux d'un grand nombre de personnes dans ce pays; et malgré l'opinion de l'honorable représentant junior d'Ottawa (l'honorable M. Haydon), je crois que l'on peut, avec profit, employer quelque temps de plus à la discussion de ce sujet.

Je ne concède rien à mon honorable ami d'Ottawa au point de vue de la situation générale des chemins de fer nationaux-canadiens. On ne gagnera rien à refaire l'histoire des quatre ou cinq dernières années; il suffira de rappeler à mon honorable ami que lui-même peut-être, et certainement des individus avec lesquels il était en relations, ne s'intéressaient pas beaucoup, il y a un an ou deux, au succès des chemins de fer nationaux canadiens. Je dirai qu'ils s'occupaient plutôt à diriger des attaques injustes contre l'administration de ces chemins de fer; et leur idée était, apparemment, de faire croire au peuple du Canada, que l'opération de ces chemins de fer ne serait jamais couronnée de succès. Je devrais donc, avec plaisir, féliciter mon honorable ami, de ce qu'il juge, comme la plupart des honorables sénateurs, (du moins ceux de la droite), que les chemins de fer nationaux devraient recevoir de toutes les classes de notre population, l'encouragement qui assurera le succès de leur opération. Mais il ne s'ensuit pas que le Parlement ou le peuple du pays négligera de faire remarquer les défauts d'administration qui se présenteront de temps en temps. Je n'approuve pas les critiques injustes, mais j'espère que le peuple canadien en général, s'intéresse assez à cette propriété importante, dans laquelle tant d'argent est placé, pour considérer qu'il est de son devoir d'aider, de ses conseils ou de ses avis, la direction des chemins de fer, et prouver ainsi sa bonne volonté et son patriotisme.

Je rappellerai à mon honorable ami que notre distingué ministre des Finances, malheureusement retenu aujourd'hui par la maladie, a lui-même expliqué à la Chambre des communes, l'année dernière, (en réponse à une déclaration que la question des chemins de fer nationaux ne devait pas être mêlée à la politique), que tout ce qui intéresse le peuple est question de politique et que les chemins de fer nationaux étant sa propriété, il serait absurde et absolument inutile de supposer qu'ils seront exempts de cette influence politique

Mon honorable ami d'Ottawa (l'honorable M. Haydon), a prétendu que les questions qui nous occupent actuellement, sont absolument triviales. Je n'insisterai pas sur cet aspect de la question. Le président des chemins de fer nationaux qui avait une opinion toute différente, envoya un de ses hauts fonctionnaires à Vancouver. Ce fonctionnaire employa sept semaines à faire comparaître devant lui des témoins; il recueillit leurs témoignages, dépensa une certaine somme prise sur les deniers publics, et fit un rapport, qui une fois imprimé, couvrait 100 pages. Les témoignages sont contenues dans 2,000 pages de clavigraphie. Si la question était triviale, pourquoi dépenser tant d'argent et perdre tant de temps? Je crois qu'il est inutile d'en dire davantage sur ce point. De plus, je rappellerai encore à mon honorable ami, qu'au cours du débat dans cette Chambre, le leader du Gouvernement, ainsi que le président Thornton, devaient considérer que la question était sérieuse, puisqu'en une certaine occasion, ils demandèrent à l'honorable représentant de Westminster, s'il accepterait une enquête par une commission royale. Mon honorable ami croit-il qu'une commission royale est instituée pour régler une question triviale; ou bien suppose-t-il que le président Thornton et le leader du Gouvernement considéraient qu'il ne s'agissait que d'une bagatelle lorsqu'ils ont proposé la commission royale? Plus tard encore, le leader du Gouvernement a proposé de faire examiner le rapport et les témoignages par un comité spécial composé d'avocats. Si mon honorable ami d'Ottawa a raison de dire que toute l'affaire est insignifiante, pourquoi le leader du Gouvernement a-t-il fait de telles propositions?

Mon honorable ami d'Ottawa s'est montré trop violent dans la discussion de ce sujet. Je m'attendais à le voir traiter ce sujet avec le calme et la dignité d'un juge et non sous l'empire de la colère et dans des termes acerbes que l'on entend rarement dans cette Chambre. Il semble que depuis le commencement des débats sur cette question, nous avons nagé dans une atmosphère de mauvaise humeur. Par exemple, en parcourant les témoignages d'individus examinés à Vancouver, nous remarquons qu'un certain monsieur, McCoskrie, considéré par M. Temple, comme un témoin très estimable, parle du capitaine Boyd en termes tout à fait indignes; le traitant de crapaud. Un autre témoin, le capitaine Finglass, a, dit-on, offert, en une certaine occasion, au cours de l'enquête, de régler la question à coups de poings, avec le capitaine Boyd.

L'honorable M. WATSON: Une bonne idée.

L'honorable M. MURPHY: Etait-il assermenté?

L'honorable M. TANNER: Un autre témoin, nommé Edgecombe; très bien considéré par l'investigateur, s'est servi au cours de l'enquête, de termes absolument vulgaires en parlant du capitaine Boyd; le traitant même de fils de chienne—ce qui n'est pas très élégant dans la bouche d'un témoin auquel M. Temple accorde tant de mérites.

L'honorable M. MURPHY: Etait-il sous serment?

L'honorable M. TANNER: Oh non, aucun témoin n'était sous serment.

L'honorable M. DANDURAND: Toutefois, quelques-uns ont "juré".

L'honorable M. TANNER: Je rappellerai aux honorables sénateurs que l'individu en question, pour se disculper, a eu l'extraordinaire impudence de dire: "Non, je n'ai pas dit cela en parlant du capitaine Boyd; j'ai dit que le vieil ami du capitaine Boyd, Lloyd George, était un fils de chienne". Tout ceci est dans les documents soumis à la Chambre. Je mentionne ces petits incidents pour en arriver à mon honorable ami d'Ottawa, qui dans sa colère a traité ce malheureux capitaine Boyd, d'homme incapable, et de vieux fou; et qui termine, non pas en offrant de se battre, comme le fit le capitaine Finglass, mais en disant à mon honorable ami de New-Westminster que si celui-ci avait parlé de lui comme il a parlé de M. Temple, il lui aurait demandé de mettre de côté son privilège de sénateur et l'aurait invité à un duel en cour de justice J'insiste peut-être trop sur cet aspect de la question, mais je crois que c'est nécessaire, car il me semble que cette atmosphère d'antagonisme et de mauvaise humeur, a pénétré jusque dans les moindres détails des sujets que nous discutons depuis le commencement de ce débat.

Mon honorable ami a lu un article tiré des journaux et il a exprimé l'opinion que si le temps de cette Chambre devait être occupé à la discussion de questions aussi triviales, et à

de telles enquêtes, il serait préférable d'abolir le Sénat. Cette remarque m'a fait penser à la vieille propagande de parti. Les honorables sénateurs se souviennent qu'en 1894, la question de la réforme ou de l'abolition du Sénat fut à l'ordre du jour et fut fortement discutée, peut-être même par mon honorable ami, s'il était alors dans la politique. Cependant le Sénat a continué son chemin malgré les assauts et les attaques dirigés contre lui par les journaux bolchévistes ou les gens qui se disent réformateurs et qui, sous l'empire de cette idée, pensent que tout changement est une réforme. Le Sénat existe, et que mon honorable ami continue à en faire partie ou se retire par dégoût, je crois que les honorables membres de cette Chambre continueront le travail qui leur a été tracé par les Pères de la Confédération afin de sauvegarder les intérêts du pays.

Il est probable que si mon honorable ami cherchait parmi la classe d'individus dont j'ai parlé, c'est-à-dire parmi les journalistes, qui, dit-on, ont une raison pour attaquer le Sénat (l'on prétend que leurs journaux sont sur la liste des favorisés de l'administration des chemins de fer nationaux, et qu'ils désirent être à la crèche, non seulement jusqu'aux genoux, mais jusqu'au cou), il rencontrerait chez eux les sentiments qu'il exprime en demandant l'abolition du Sénat. Il les trouverait peut-être aussi parmi les plus agités qui désirent des changements à tout prix et sans s'inquiéter des résultats. Mais si mon honorable ami consultait les gens bien pensants du Canada, ceux qui ont des intérêts engagés dans le pays, qui ont des propriétés, des capitaux, je crois qu'il apprendrait d'eux, que si, à la rigueur, on pouvait se dispenser d'avoir la Chambre des Communes, le Sénat, au contraire, est absolument indispensable au pays.

Je désire maintenant dire un mot au sujet du capitaine Boyd qui, je crois, a été très mal traité. Mon honorable ami le représente comme le témoin principal. Il dit la même chose en parlant d'un M. Sheppard. D'après mes renseignements, le capitaine Boyd est un marin ayant trente ou quarante ans d'expérience. Il a été, en qualité de capitaine, au service d'une firme de Belfast pendant 16 ans et a donné pleine et entière satisfaction. Il a consacré quatre années de sa vie à la période la plus difficile de la guerre, dirigeant un navire dans la zone dangereuse, transportant du matériel entre le continent et le siège des hostilités. Je crois qu'il n'appartient pas à un honorable membre de cette Chambre ou à M. Temple, de faire des remarques désobligeantes au sujet d'un homme comme le capitaine Boyd. Je crois que le pays, M. Temple et mon honorable ami d'Ottawa lui doivent plus d'égards.

Je ne ferai qu'une remarque au sujet de ce qu'on appelle le rapport Watson, que mon honorable ami a essayé de décrier. M. Watson fut désigné par le président Thornton pour faire une enquête; il la fit; il fit rapport qu'il existait des irrégularités très sérieuses. Dès qu'il eut fait ce rapport, le président Thornton le congédia. Evidemment, le président ne se souciait pas d'un rapport accusant des irrégularités; il préférait une enquête comme celle de M. Temple, qui trouvait le moyen d'y employer sept semaines, de dépenser un fort montant des deniers publics et de faire disparaître toute trace d'irrégularités.

Mon honorable ami discuta ensuite les accidents, sans importance d'ailleurs, que l'on attribue au capitaine Boyd. Je n'entrerai pas dans les détails qui ont été déjà traités par l'honorable représentant de New-Westminster; mais j'ai une très courte réponse à donner à mon honorable ami sur ce sujet. Il dit que le renvoi du capitaine Boyd a été basé sur ces accidents. Je lui répondrai que les témoignages n'indiquent pas cela du tout. Le capitaine Finglass, qui était assistant surintendant, je crois, a témoigné explicitement que ces accidents étaient absolument sans importance. De plus, il y a une déclaration du capitaine Tedford, le chef de la marine marchande à Montréal, indiquant qu'il a congédié le capitaine Boyd au reçu d'un rapport contenant les fortes dépenses occasionnées par le séjour en cale sèche, du navire le *Farmer*. Tout ceci est conforme à la déclaration de l'honorable représentant de New-Westminster, d'après laquelle toutes les circonstances du renvoi du capitaine Boyd proviennent des conséquences du séjour du navire au bassin d'échouage. Mon honorable ami a prétendu, et je crois qu'il a prouvé sans contredit que l'avarie, soit-disant causée au navire par son contact avec le rocher dangereux, ne pouvait pas occasionner la dépense énorme pour réparations faites au navire lorsqu'il était en cale sèche à Prince-Rupert. Les deux faits que j'ai cités prouvent d'une manière concluante que mon honorable ami a tort d'attribuer le renvoi du capitaine Boyd à des raisons secondaires.

D'ailleurs, ces faits sont corroborés par d'autres circonstances. Par exemple, M. Ambrun (questionné en présence de M. Temple, qui probablement n'ajoute pas foi à ses déclarations, non plus que mon honorable ami d'Ottawa), a déclaré qu'une personne de Vancouver, affiliée au commerce illicite des liqueurs

enivrantes, lui avait dit, deux mois avant le renvoi du capitaine Boyd, que celui-ci serait congédié. J'ai su également de bonne source, que d'autres personnes, plus ou moins en contact avec ceux qui font le commerce illicite plus haut cité, avaient fait de semblables déclarations au sujet du capitaine Boyd. De sorte que, honorables messieurs, je pense que nous pouvons conclure, d'après les témoignages et le rapport de M. Temple, que le capitaine Boyd a été la victime d'une flagrante injustice.

Je ne veux pas entrer dans les détails des questions débattues par l'honorable représentant de New-Westminster, mais permettez-moi de faire une remarque en passant. Ayant eu toute ma vie des relations plus ou moins étendues avec le commerce des transports par eau, et habitant la côte de l'Atlantique, je puis parler en connaissance de cause. Les témoignages des marins qui étaient à bord du *Farmer* lorqu'il a touché le "Danger Reef", prouvent évidemment que l'avarie causée au navire n'était pas grave. Après l'accident, si vous tenez absolument à ce terme, le navire fut examiné par un inspecteur, et un certificat fut émis indiquant qu'il n'y avait pas d'avarie. Le navire continua à naviguer et à faire son service régulier pendant plusieurs mois et ce ne fut que pour subir son inspection générale que le navire fut envoyé en cale sèche à Prince-Rupert. C'est alors, et alors seulement, que les personnes dont parle mon honorable ami de New-Westminster firent leur apparition comme une bande de harpies et découvrirent cette avarie formidable causée par le contact du navire avec le Danger Reef. Les marins qui étaient à bord lors de l'incident avouent qu'ils ont à peine ressenti le choc; mais M. Temple n'ajoute pas foi à leurs déclarations. Il met de côté leurs témoignages, comme si, étant marins, ils ne méritent pas d'être crus; mais il accepte les témoignages des rautours qui se sont abattus sur le navire pour le réparer et présenter un compte de $11,000. Et c'est précisément lorsque ce compte énorme fut transmis à Montréal que le capitaine Tedford décida d'en faire porter la responsabilité au capitaine Boyd et de le congédier.

Je tiens à faire remarquer que toute personne ayant des connaissances en matière de navires, grands ou petits, peut voir qu'il n'est pas raisonnable de penser que cette avarie, si elle avait été aussi grave qu'on veut bien le dire, n'aurait pas pu se produire sans que quelqu'un à bord s'aperçoive du choc. Si le navire avait frappé le récif à plusieurs reprises, nous pourrions comprendre que l'avarie soit sérieuse; mais comme selon toute apparence il n'a fait que l'effleurer et que les hommes qui étaient couchés ne s'en sont même pas aperçu, on peut en conclure avec mon honorable ami de New-Westminster que le compte de la cale sèche à Prince-Rupert est en grande partie fabriqué.

Je ferai remarquer aux honorables sénateurs et particulièrement à mon honorable ami d'Ottawa (l'honorable M. Haydon), que les plaintes sont faites par l'honorable représentant de New-Westminster et non par le capitaine Boyd. Quiconque lit le rapport de M. Temple, remarque que le nom du capitaine Boyd est toujours en évidence, tandis que celui de l'honorable sénateur qui a porté plainte, ne joue que le second rôle. La plainte concernant le compte des réparations en cale sèche a été faite par l'honorable M. Taylor; c'est encore lui qui a déposé la plainte au sujet du commerce illicite des liqueurs enivrantes; il est donc évident que les enquêtes auraient dû être faites en sa présence.

Maintenant, voyons quel genre d'homme est le représentant de New-Westminster. Ce petit examen est nécessaire, je crois, en raison des déclarations faites par M. Temple. L'honorable M. Taylor, autant que j'en puis juger, s'est montré un homme marquant partout où il a passé; dans la vie civile, la vie publique et la vie militaire, et je crois qu'il peut soutenir la comparaison avec le président Thornton ou M. Temple. Mon honorable ami de New-Westminster a, pendant nombre d'années, fait du commerce sur la côte du Pacifique, et il me permettra de dire que jusqu'à ce jour personne n'a songé à attaquer son caractère ou sa réputation.

Il a occupé un siège à la Chambre des Communes, pendant un grand nombre d'années; et il a fait honneur à lui-même et à sa province. Lorsque la guerre éclata, mon honorable ami, qui n'était plus un jeune homme, offrit ses services. Ils furent acceptés, il fit son devoir et revint au pays avec de bons états de service.

Je rappelle tous ces faits, honorables messieurs, parce que je crois qu'il est nécessaire que le monde sache quel est l'homme qui a déposé les plaintes dans le cas qui nous occupe. Il n'appartient pas à ce genre d'individus qui aiment à créer du trouble partout et toujours; il n'est pas non plus une girouette obéissant à tous les vents. L'honorable représentant de New Westminster est au contraire très pondéré; et lorsqu'il se lève dans cette Chambre, et fait des déclarations, dépose des plaintes ou des accusations contre

l'administration des Chemins de fer nationaux canadiens, nous avons le droit, honorables messieurs, de prendre ses paroles en considération; et le pays tout entier, connaissant l'homme, sera convaincu qu'il agit dans l'intérêt des chemins de fer, de la marine marchande et du peuple en général.

Permettez-moi d'ajouter une ou deux remarques qui vous permettront de juger l'homme qui a entrepris ce travail et comment il a procédé. Je vous dirai d'abord, que la responsabilité pour toute la publicité qui s'est faite autour de cette question, pour l'argent qui a été dépensé en enquêtes à Vancouver, pour les débats qui ont eu lieu sur ce sujet dans cette Chambre, et les articles qui ont paru dans les journaux, retombe sur le Président Thornton et non pas sur l'honorable M. Taylor.

Au cours de l'automne de 1922, mon honorable ami se mit en communication avec la direction de la Marine marchande du Canada à Montréal. Il leur dit, en ami qui veut prévenir le mal: "J'ai en ma possession des renseignements qui permettent de supposer qu'il y a des irrégularités dans l'administration de vos affaires à Vancouver. Je vous fais part de ces faits en ami, afin de vous aider à les étudier et à y remédier s'il y a lieu." Comment fut-il reçu? Comme un ami? Voici la réponse du Capitaine Tedford: "Ne vous occupez pas de nos affaires; nous ne voulons pas discuter avec des hommes politiques; nous ne voulons pas traiter avec vous". Inutile pour moi de dire à mes honorables collègues qui ont observé ce qui s'est passé depuis 1922, que la politique a joué un rôle assez important dans les affaires des Chemins de fer nationaux et de la Marine marchande du gouvernement. Toutefois, lorsque mon honorable ami de New Westminster, offre ses services avec la meilleure volonté possible, on lui répond qu'on ne veut pas traiter avec lui.

Heureusement, mon honorable ami ne se décourage pas facilement. Ayant échoué auprès du capitaine Tedford, il s'adresse à M. Hungerford, qui est un des hauts fonctionnaires de l'administration; et en 1923, il obtint la promesse, par l'entremise de M. Page, qu'une enquête serait faite sur ces questions. Si l'administration des Chemins de fer nationaux et celle de la Marine marchande du gouvernement avaient accepté les bons offices de l'honorable M. Taylor et travaillé de concert avec lui pour conduire l'enquête, il n'y aurait eu aucune publicité sur cette affaire. L'honorable sénateur les aurait aidées amicalement et la question aurait été réglée. Il attendit que la promesse qui lui avait été faite, fût mise à exécution. Au mois d'août 1923, il attendait encore. Si l'intention de mon honorable ami avait été simplement de faire du bruit autour de cette affaire, il se serait servi du journal dont il est le propriétaire et aurait annoncé publiquement qu'il s'était plaint à l'administration des chemins de fer nationaux-canadiens et à celle de la marine marchande du gouvernement, de certaines irrégularités; qu'on lui avait promis une enquête et qu'on ne l'avait pas tenue. C'était une bonne proie pour la presse. Mon honorable ami ne fit pas cela; il attendit, il ne dit rien. Pourquoi? Parce que ses intentions étaient bonnes et qu'il cherchait l'intérêt de tous avant tout. N'ayant reçu aucune nouvelle en août, il écrivit de nouveau. En septembre, il écrivit encore; pas de réponse; et cependant l'enquête avait été promise. En octobre, il envoie une lettre recommandée à M. Hungerford. En novembre il reçoit une réponse; mais laquelle? "Le Président Thornton avait décidé qu'il n'y aurait pas d'enquête."

Je répète que mon honorable ami est un homme qui ne se laisse pas influencer, même par un aussi grand personnage que sir Henry Thornton. Il avait entrepris la campagne de bonne volonté, il entendait la mener à bonne fin, donc il persista. Il écrivit au Président Thornton et lui exposa tous les faits qu'il connaissait. N'était-ce pas la conduite d'un homme qui a à cœur les intérêts des chemins de fer et de la marine marchande? Est-ce la conduite d'un homme qui cherche à obtenir des avantages au point de vue politique ou autre? Il fit connaître la situation au président Thornton, qui refusa d'abord d'y croire, puis dit enfin qu'il étudierait ces questions.

Mon honorable ami attendit encore jusqu'en janvier, puis jusqu'en février. Alors le président Thornton répéta son ultimatum précédent et dit qu'il n'y aurait pas d'enquête.

Je prie les honorables sénateurs de ne pas oublier que très probablement, le président Thornton, après avoir fait prendre connaissance de ces questions "triviales" par une tierce personne, avait, en novembre, décidé d'étouffer l'affaire. Il ne faisait que renouveler sa tactique pour la seconde fois, en disant à mon honorable ami "Il n'y aura pas d'enquête". Sans doute que le président Thornton jugeait que sa tactique était le meilleur parti à prendre, et il avait l'intention d'y tenir; mais mon honorable ami lui écrivit une longue lettre dans laquelle il lui fit comprendre que si l'enquête n'était pas faite par M. Thornton, elle le serait par le Sénat du Canada, ou que tout au moins, il en ferait la demande au Sénat. Qu'arriva-t-il

alors? Peu de jours après, le président Thornton écrivait qu'il y aurait une enquête. En d'autres termes, il se rendait aux désirs de mon honorable ami de New-Westminster parce que celui-ci lui avait dit que la question serait portée à la connaissance du Sénat.

Je répète donc que la personne responsable de toute la publicité qui s'est fait autour de cette affaire, n'est pas mon honorable ami de New-Westminster, mais le Président Thornton. Lorsque l'honorable M. Taylor demanda une enquête, il stipula qu'il devait être présent lorsque cette enquête aurait lieu. Vous conviendrez avec moi, honorables messieurs, que cette condition était élementaire et très raisonnable. Dans toute sa correspondance avec le Président Thornton, mon honorable ami insista sur ce point. Connaissant la nature des accusations portées par l'honorable sénateur de New-Westminster, quelle genre d'enquête étions-nous en droit d'attendre? D'abord, que la personne chargée de conduire l'enquête serait absolument indépendante; une personne ne pouvant être influencée par aucune des parties au différend; une personne désintéressée. Ensuite qu'on adopterait des procédures judiciaires et que les témoignages seraient pris sous serment. Il me semble, honorables messieurs, que c'était le seul genre d'enquête qui puisse avoir de la valeur aux yeux du public.

Mais que s'est-il passé? Nous voyons que le Président Thornton choisit un de ses fonctionnaires, M. Temple, conseiller légal régional à Winnipeg, et l'envoie à Vancouver. M. Temple choisit si bien la date de l'enquête, que mon honorable ami de New-Westminster ne peut y assister, car il doit être présent à Ottawa. Les témoins entendus, ne sont pas assermentés, et aucun témoignage n'est pris sous serment. Nous voyons encore ce fonctionnaire des chemins de fer, se rendant à Vancouver pour conduire une enquête, sachant que le Président Thornton a décidé deux fois qu'il n'en ferait pas, que son supérieur légal, M. Ruel a déclaré que les plaintes formulées n'ont pas leur raison d'être et que le Président Thornton a fait publier dans les journaux que les plaintes de l'honorable représentant de New-Westminster étaient non fondées.

Voici donc ce M. Temple, fonctionnaire des chemins de fer, plongé dans l'atmosphère que je viens de décrire. Il doit conduire une enquête impartiale et indépendante, sachant que ses supérieurs, de qui seul il peut recevoir l'avancement, ont déjà décidé que les plaintes formulées n'ont aucune valeur et qui ont déjà rendu leur jugement contre l'honorable représentant de New-Westminister.

Il faudrait ne rien connaître de la nature humaine, pour supposer que ce fonctionnaire salarié va se rendre à Vancouver avec l'idée qu'il peut faire un rapport différent de celui qu'attend et que veut le Président Thornton. Sa position et son avancement sont en jeu. Il y a de plus, le souvenir du sort de MM. Watson et Thomas, tous deux nommés par le Président Thornton, et qui ayant fait un rapport contenant des révélations désagréables, ont été congédiés aussitôt que leur travail a été connu. Il est donc naturel de penser que M. Temple, le fonctionnaire des chemins de fer, était bien décidé, volontairement ou involontairement, de ne pas tomber dans les mêmes erreurs que Watson et Thomas, mais de se rendre à Vancouver et là, prendre bien soin de faire un rapport qui rencontrerait les vues du Président Thornton.

Voyons maintenant l'attitude de M. Temple. Lisez son rapport et vous constaterez qu'il rejette tous les témoignages qui sont de nature à donner raison à mon honorable ami de New-Westminster. Cette attitude s'accentue dans la dernière partie du rapport, lorsque M. Temple envoie un dernier coup au capitaine Boyd, parle de l'esprit hostile qui est évident dans les témoignages de Ferris et Ramsay, au sujet de promesses d'argent, au sujet d'Edgecombe, et fait d'autres allusions du même genre. Il mêle le nom de l'honorable sénateur de New-Westminster avec ceux de cette association de gens de mauvaise foi et hostiles, et il dit que l'attitude de l'honorable sénateur Taylor est visible dans sa lettre adressée au président et datée du 16 novembre 1923, et ainsi de suite... Je n'ai pas l'intention de parler de ces lettres. Le but de toute cette manœuvre est de prouver que l'honorable représentant de New-Westminster est comme tous ceux qui ont témoigné devant lui: des hommes sans caractère, et de peu de valeur; des hommes que l'on ne peut pas croire. Voilà l'attitude que l'on découvre dans la lecture du rapport de ce M. Temple.

Voyons maintenant sa propre attitude. Il avait devant lui, un témoin intéressant, M. Amburn. Mon honorable ami d'Ottawa, ne fait pas grand cas de M. Amburn. Sous ce rapport, il diffère d'opinion avec son honneur le juge M. A. Macdonald, récemment nommé juge de la Cour Suprême en Colombie-Britannique, car M. Amburn était le protégé de M. Macdonald lorsque celui-ci était président de l'Association libérale à Vancouver. M. Macdonald avait mis son influence politique pour obtenir à M. Amburn une position dans la Marine marchande du gouvernement. C'est, au dire de M. Tedford, une branche du service dans laquelle un homme politique

n'oserait s'ingérer pour aucune considération. Au cours de son témoignage, M. Amburn dit à M. Temple que le peuple de Vancouver ne croyait pas que cette enquête donnerait de grands résultats.

Maintenant, honorables messieurs, pouvez-vous vous imaginer quelle fut la réponse de M. Temple? Si vous consultez les témoignages, vous trouverez qu'à la page 553, il fit cette déclaration:

Je ne m'occupe pas de ce que les gens disent; je vais prouver malgré tout, qu'il y a de grands menteurs quelque part.

Voilà l'état d'esprit dont était animé M. Temple pendant son enquête. D'après sa propre déclaration, il était là pour prouver que certaines personnes étaient d'effrontés menteurs; et naturellement il voulait parler de celui en qui il n'avait aucune confiance, de l'honorable représentant de New-Westminster, qui devait être le chef des menteurs, d'après le rapport de M. Temple.

Honorables messieurs, je vous ai exposé aussi brièvement que possible les faits relatifs à la visite de M. Temple à Vancouver. Je vous rappelle encore que M. Temple avait si bien fixé la date de son arrivée et de l'ouverture de son enquête, que l'honorable M. Taylor devait, à cette époque précise, quitter son domicile pour se rendre à Ottawa pour la session du Parlement. M. Temple avait alors le champ libre; et c'est ce qu'il désirait. Il n'y avait que le capitaine Boyd, un marin de grande valeur, mais d'aucune expérience des affaires légales, qui, par conséquent, était une cible facile pour les batteries dirigées contre lui.

Considérons un peu l'atmosphère qui entourait l'investigateur, M. Temple, un fonctionnaire salarié, qui siégeait comme juge. Il avait avec lui M. Haffner, un avocat de Winnipeg chargé de l'aider; M. Hannington, conseiller légal régional à Vancouver; M. Keeley, surintendant à Vancouver; et M. Tedford, surintendant de Montréal. Voilà les pièces qui formaient la batterie dirigée contre le pauvre capitaine Boyd, batterie commandée par M. Temple qui devait conduire ou aider à conduire cette enquête à l'insu de l'honorable sénateur qui avait déposé les plaintes. La galerie était composée de ceux qui avaient intérêt à cacher la vérité, et à maintenir les comptes exagérés. Ensuite, il y avait ceux qui faisaient le commerce illicite des liqueurs enivrantes. Et je crois, honorables messieurs, que vous admettrez avec moi que ces gens-là sont connus partout, d'un océan à l'autre; et si nous en croyons ce que disait M. Manson, procureur général de la Colombie-Britannique, il y a un an ou deux, cette province était particulièrement empestée de ces gens-là. Ils étaient présents, parce que leurs intérêts étaient en danger. L'honorable représentant de New-Westminster désirait empêcher ce commerce illicite sur les navires et naturellement les coupables étaient contre lui, donc ils pouvaient aider M. Temple. De plus il y avait les hommes politiques. M. Macdonald n'était pas encore juge, mais il était homme politique. Il était à la tête du parti libéral dans la province, et je sais de source certaine, que le comité libéral recevait chaque jour le rapport de ce qui se passait et les témoignages entendus, bien que les séances du comité d'enquête fussent tenues à huis clos.

Temple ne pouvait songer à faire une enquête sérieuse dans de telles conditions, et voilà pourquoi nous devrions avoir une enquête judiciaire réelle, juste, libre de toute entrave, telle que la demande mon honorable ami. Il ne demande pas à cette Chambre de juger qui que ce soit. Il demande l'occasion de prouver ce qu'il avance, devant un tribunal indépendant.

Derrière cette batterie conduisant l'enquête avec l'aide de M. Temple il y avait la division de Publicité des Chemins de fer nationaux canadiens avec le président Thornton donnant des entrevues et des avis, et déclarant que tous ceux qui seraient trouvés coupables seraient congédiés. De sorte que toute l'organisation du commerce illicite des liqueurs enivrantes, les hommes politiques, les employés du port, et ceux du service de la Marine marchande étaient sur leurs gardes et savaient que si quelque chose était dévoilé contre eux et que le président Thornton en avait connaissance, ils seraient congédiés.

M. Temple avait un autre point d'appui. En mai, après le discours de mon honorable ami, le président Thornton donna le mot d'ordre: "Nous, les fonctionnaires, nous allons nous tenir ensemble". Naturellement, il s'attendait à ce que M. Temple lût ces paroles, qu'il en comprît le sens, et qu'il se tînt du côté du président pour attirer ses bonnes grâces; et qu'en agissant ensemble, ils réussiraient à détruire les plaintes proférées par l'honorable représentant de New-Westminster. Au cours de la même entrevue, les paroles suivantes furent prononcées: "Voici le temps favorable pour les lanceurs de boue" quelle était la signification de ce terme? De qui voulait-on parler? Le président Thornton voulait-il parler de l'honorable M. Taylor. . .

L'honorable M. BENNETT: Certainement.

L'honorable M. TANNER: . . . et d'autres honorables sénateurs, qui pour faire leur devoir, mettent les faits sous les yeux du public? Est-il digne du président des chemins de fer nationaux canadiens de faire une telle

propagande et de désigner les honorables membres de cette Chambre ou tout autre citoyen respectable, sous le nom de lanceurs de boue?

L'honorable M. BENNETT: Lisez ce qu'il dit.

L'honorable M. TANNER: J'ai le document sous la main.

L'honorable M. BENNETT: Lisez-le.

L'honorable M. TANNER: Le 17 mai, après le discours de mon honorable ami...

...il fit remarquer que le temps était arrivé où on allait lancer de la boue à l'administration des chemins de fer. Il ajouta que parmi ceux qui se livrent à ce genre de tactique, beaucoup le faisaient par intérêt.

Ces paroles, honorables messieurs, ne sont pas dignes d'un homme qui occupe la haute position de président des Chemins de fer nationaux du Canada.

Revenons maintenant à M. Temple. L'honorable sénateur de New-Westminster nous le représente comme étant "la voix du président Thornton". Nous entendons cette voix dans les 100 pages du rapport, et les 2,000 pages de témoignages qui nous ont été soumises, et dont pas une seule n'a été prise sous serment. Je ne veux pas recommencer l'étude de tous les détails des questions en cause, et qui d'ailleurs ont été déjà si bien expliquées par mon honorable ami, le sénateur Taylor, mais je me contenterai de vous faire connaître certains incidents qui dans le rapport et les témoignages, indiquent clairement qu'il est nécessaire de procéder à une enquête sérieuse, complète et indépendante.

Je parlerai d'abord du compte qui a rapport aux réparations faites en cale sèche à Prince-Rupert, et je citerai le témoignage d'un homme indépendant, M. Logan, qui affirme que ce compte est exorbitant. Il fait remarquer par exemple, qu'on réclame $1,100 pour l'usage de la cale sèche, alors qu'à Esquimalt, le tarif, pour un navire de même tonnage, serait de $400. Il ajoute que l'on a perdu beaucoup de temps au cours des réparations, et un autre témoin indépendant. M. McKenzie, fait une déclaration semblable, disant que plusieurs jours ont été perdus dans le démontage de l'hélice; et que ce délai était dû à ce que les ouvriers ne connaissaient pas leur métier, ou ne prenaient pas les précautions voulues en retirant le revêtement de l'hélice. Nous avons aussi le témoignage de M. Gibson, maître débardeur. Ce témoignage a été accepté par M. Temple. Or, ce monsieur Gibson est l'homme qui congédia sans explication, M. Amburn. Il lui dit simplement: "Nous n'avons plus besoin de vos services". Maintenant, qui est ce M. Gibson? M. Keeley, surintendant à Vancouver, dit que c'est un de ceux qui font le commerce illicite des liqueurs; et il avait chargé l'agent de police, McDuffy, de surveiller les agissements de ce monsieur et de deux autres, également soupçonnés d'actes illégaux. Cependant, M. Temple dit que Gibson est un gentilhomme et il croit chacune des paroles qui tombent de ses lèvres. M. Keeley, dont l'opinion est bien différente, pense qu'il est un des chefs de la bande qui se livre au commerce illicite des liqueurs.

Mon honorable ami d'Ottawa prétend qu'il n'existe aucune preuve de ce commerce; et M. Temple ajoute que cela n'existe pas. M. Tedford au contraire, affirme que le trafic des liqueurs se fait sur tous les navires, grands ou petits, et sur une vaste échelle. Le capitaine Finglass exprime la même opinion; et l'agent de police à Ocean Falls, dit que le navire *Farmer* lui a donné beaucoup de trouble à ce sujet. Quant à Edgecombe, dont le témoignage fut aussi accepté par M. Temple, on a la preuve qu'il fait partie de la bande suspecte, puisqu'il a été pris une première fois pour avoir trois caisses de liqueurs en sa possession, et une autre fois pour en avoir cinq; et que finalement, il fut congédié pour incompétence et mauvaise conduite.

Passons maintenant aux travaux faits en cale sèche à Port Rupert. Nous constatons que M. Abraham, ingénieur sur le *Farmer*, était aussi au service de la compagnie de la cale sèche; ce qui ne l'empêche pas de certifier le compte de $1,100 pour travaux exécutés par cette compagnie.

Je vous donne tous ces renseignements afin de vous prouver qu'une enquête réelle et convenable est absolument nécessaire. Celle qui a été conduite par M. Temple n'était que superficielle et avait pour objet d'absoudre les coupables et de répondre aux volontés du président Thornton. Permettez-moi de vous citer un ou deux autres faits. A la page 36 du rapport de M. Temple, nous lisons ce qui suit, au sujet de l'usage des boissons sur le *Farmer*:

Il n'y a aucune preuve, sauf celle d'un M. Amburn, autrefois surveillant, et celle du Capitaine Boyd lui-même.

Il déclare positivement qu'il n'existe aucune preuve que des liqueurs enivrantes soient consommées dans la chambre des seconds; mais il suffit de lire ce qui est écrit à la page 602, pour se convaincre que cette déclaration est absolument fausse. En effet vous y trouvez la preuve que M. Pillsbury, chef du bassin d'échouage, est allé boire dans la chambre des seconds. Cependant, M.

Temple vous déclare qu'il n'a d'autre preuve que les témoignages de MM. Amburn et Boyd, en qui il n'a aucune confiance.

Allons-nous accepter un rapport fait dans ces conditions? Même en ce qui touche les points moins importants du rapport, ce monsieur Temple fait preuve du même esprit, de la même attitude, des mêmes intentions qui se font jour partout. Il supprime ici, exagère là, dit un mensonge, cache la vérité; tout cela avec le but unique de revenir à Winnipeg recevoir les félicitations du président Thornton qui lui dira: "Très bien, bon et fidèle serviteur, vous avez bien fait votre devoir, venez recevoir l'avancement que vous avez mérité."

Non seulement Temple est coupable de tout cela, mais il ne fait pas comparaître Butler, qui est un témoin important. Il dit au capitaine Boyd: "Pourquoi ne le faites-vous pas venir?" N'était-ce pas le devoir de M. Temple de le faire comparaître? N'avait-il pas à sa disposition les fonds nécessaires pour payer les frais de déplacement? Pourquoi demandait-il au capitaine Boyd de faire ce que lui-même devait faire? L'honorable représentant de New Westminster a déposé les plaintes, et on le laisse dans l'ignorance de ce qui se passe à l'enquête.

M. Temple n'a pas fait comparaître Warren et Roy, deux hommes qui travaillaient au bassin d'échouage, mais il fait venir un autre homme beaucoup plus éloigné de la scène que ces deux hommes-là; Sheppard, qui sans doute était capable de donner le témoignage que l'on voulait avoir. Mais les deux plus haut cités, qui étaient sur les lieux, qui connaissaient tout, on les ignore. Je dis que c'est un genre d'enquête dont le but est d'obtenir seulement les renseignements que l'on veut avoir, à l'exclusion de tous autres, de façon à pouvoir faire un rapport que plaira à la personne de qui on tient sa position.

La lecture des témoignages prouve jusqu'à quel point Temple a embarrassé Boyd. Par exemple, Pillsbury avait été longuement questionné par M. Temple; et les honorables sénateurs (du moins ceux qui sont avocats), savent que l'interrogatoire contradictoire demande toujours une certaine préparation. Nous voyons ce pauvre capitaine Boyd, désirant poser quelques questions à M. Pillsbury, mais voulant avoir quelques heures pour s'y préparer. Il dit: "Je désirerais que M. Pillsbury revienne demain." Mais M. Pillsbury répond: "Je ne serai pas ici demain"; et M. Temple force le capitaine Boyd à commencer son interrogatoire sur-le-champ. En d'autres occasions, il lui ordonne de cesser ses questions. D'après ce que je puis voir, il l'embarrasse continuellement et fait preuve, toujours, des dispositions hostiles dont j'ai parlé tout à l'heure.

Honorables messieurs, je crois en avoir assez dit pour vous prouver que toute cette enquête n'a été qu'une farce monumentale. Il est intéressant de constater que M. Temple lui-même s'aperçoit que le terrain devient glissant pour lui, car nous voyons que l'on a jugé prudent pour une raison ou pour une autre, d'adopter une résolution à l'assemblée des fonctionnaires régionaux des chemins de fer à Winnipeg.

L'assemblée eut lieu le 11 juin. Plusieurs résolutions furent adoptées, parmi lesquelles nous en trouvons une qui a pour objet de faire ressortir les splendides états de service de M. Temple, son honnêteté, son intégrité et son impartialité dans toutes ses transactions. Une autre résolution se lit comme suit:

> Attendu que, le Sénat a dirigé une attaque contre l'honneur et l'intégrité du fonctionnaire chargé de faire enquête, et avant que son rapport ait été déposé;
>
> Qu'il soit maintenant résolu que les fonctionnaires régionaux des chemins de fer nationaux du Canada, en assemblée réunis, ressentent l'attaque injuste dirigée contre le fonctionnaire chargé de conduire l'enquête, et qui touche non seulement à son honnêteté et à son intégrité; mais également à l'honnêteté et à l'intégrité de chacun des fonctionnaires auxquels est confiée l'administration de ce chemin de fer.

Je remarque, honorables messieurs, que leurs protestations sont trop ardentes. Nous ne nous occupons pas de la vie privée de M. Temple, non plus de ses capacités comme fonctionnaire des chemins de fer. Je veux bien croire qu'il soit un employé modèle. Nous n'avons rien à faire avec cette question-là. Nous parlons de M. Temple investigateur. Il a entrepris de remplir certains devoirs publics. Il peut n'être qu'un homme de paille, qui a succombé sous le poids du Président Thornton. Quoi qu'il en soit, sa vie privée n'est pas en cause, et nous n'attaquons pas sa réputation d'employé du chemin de fer. Mais lorsqu'il entreprend de faire une enquête et de produire un rapport et des témoignages, nous avons le droit d'examiner ces documents et de tirer nos propres conclusions sur la manière dont il a accompli son travail et sur la valeur de ses déclarations.

Je n'ai rien à dire au sujet des fonctionnaires des Chemins de fer nationaux canadiens. Je reconnais que d'une manière générale, ce sont des hommes compétents; mais cette résolution me fait l'effet d'avoir été adoptée parce que M. Temple et ses associés, se sentaient serrés de près. En effet, ils essayent d'appuyer le rapport de leur collègue en cherchant à créer l'impression que le débat au Sénat est une attaque, non seulement contre M. Temple, mais contre tous les fonctionnaires des Chemins de

fer nationaux canadiens. Cette dernière déclaration, comme beaucoup d'autres qui ont été faites par M. Temple, est absolument fausse. Personne dans cette Chambre ne prononcerait un tel jugement général sur les fonctionnaires de chemins de fer.

Lorsqu'un honorable sénateur dépose une plainte aussi grave que celle qui a été faite par mon honorable ami de New Westminster, nous avons le droit d'exiger que justice lui soit rendue et que le personnel des Chemins de fer nationaux du Canada ne se ligue pas contre lui, et que les témoignages ne soient pas pris à son insu, et seulement dans le but de cacher les torts et exonérer les coupables. D'après moi, nous devrions dire à ces messieurs que si une enquête est faite, elle devrait être judiciaire et indépendante; et celui qui a déposé les plaintes devrait avoir l'occasion d'être présent, d'entendre ce qui se dit et d'appuyer ses plaintes en présence de l'investigateur. Le président des Chemins de fer nationaux canadiens, a déclaré d'abord qu'il n'y aurait pas d'enquête; plus tard, il a accordé l'enquête; plus tard encore il a renouvelé son refus; et finalement, lorsqu'il a appris que la question allait être portée au Sénat, il s'est rendu en disant: "Pour l'amour de Dieu, ne portez pas l'affaire au Sénat et je vous accorderai une enquête." S'étant rendu, il envoya un de ses fonctionnaires, qui fut sans doute entraîné par les circonstances et le milieu où il se trouvait; qui eut à prendre des témoignages de gens qui n'étaient pas assermentés et fut obligé de préparer un rapport tel que celui qui nous est présenté et dont je viens de vous parler. Je dis qu'en nous soumettant des documents de ce genre, le Président Thornton a commis la plus grande bévue que l'on puisse imaginer.

Je termine mes remarques en disant que, de ce côté de la Chambre, mon honorable ami de New Westminster, (l'honorable M. Taylor), et mon honorable ami de Midland (l'honorable M. Bennett), ne demandent pas que nous jugions qui que ce soit ou que nous décidions quoi que ce soit. Ils demandent simplement qu'une enquête indépendante soit faite par une personne impartiale et que l'homme qui a déposé les plaintes puisse être présent et établir sa preuve. Je crois que c'est le genre de justice britannique que tout honorable sénateur est en droit d'attendre.

Le débat sur cette question a été si longtemps retardé et la prorogation est si proche, que je crois impossible de traiter le sujet en entier, suivant la motion de mon honorable ami de Midland; et en conséquence, je propose que la motion soit modifiée comme suit:

Que ladite motion soit modifiée par la substitution de ce qui suit aux alinéas (a), (b) et (c):

L'hon. M. TANNER.

(a) Le défaut de l'administration du réseau des chemins de fer nationaux canadiens et de la marine marchande du gouvernement canadien de mener une enquête régulière sur les déclarations et accusations signalées à leur attention par l'honorable J. D. Taylor, dans son discours en cette Chambre, le 8 mai de l'exercice courant.

L'honorable M. ROCHE: Honorables messieurs, je croyais qu'un des honorables sénateurs était prêt à adresser la parole au sujet du paragraphe (a); mais ayant été invité par mon honorable ami qui vient de reprendre son siège, je vais me risquer à faire quelques remarques au sujet du paragraphe (a), que l'on se propose de supprimer. Je dois dire que j'ai écouté avec attention, les plaintes formulées par mon honorable ami de New-Westminster. Elles renferment les accusations les plus graves que l'on puisse présenter contre des fonctionnaires: fraude, parjures, obtention d'argent sous de faux prétextes, mensonges et tous les autres crimes qu'on peut imaginer. Il a peint en couleurs sombres, dignes de John Martin, la condition déplorable de la vie industrielle et officielle dans les bassins d'échouage à Vancouver et dans la Colombie britannique. Les fonctionnaires reçoivent aussi le même traitement de sa part, et sa peinture sombre nous rappelle Rembrandt et Van Dyke. Enfin, après avoir noirci les réputations et les caractères, il passe son pinceau digne d'un Titien, à mon honorable ami, afin qu'il blanchisse le portrait du capitaine Boyd.

Apparemment, le *Canadian Farmer,* navire de 2,500 tonnes ou à peu près, approchant d'un certain passage, ayant un mille tonnes de charbon dans la poupe et environ trois ou quatre cents tonnes dans la soute à charbon, tirant à peu près quatorze pieds d'eau à l'avant et dix-neuf à l'arrière, et courant environ neuf nœuds à l'heure, frappa un récif appelé "Danger Reef", sur la côte de la Colombie britannique. Je ne connais pas la composition de ces récifs; je ne sais pas si ce sont des récifs à pic ou une série de rochers formant un plan uni comme par exemple les rochers d'ardoise ou quelque chose de semblable; mais en tous cas, ils étaient recouverts d'une épaisseur d'eau suffisante pour que le navire passât pardessus. Si le récif n'avait pas été recouvert d'une épaisse couche d'eau, il aurait probablement endommagé l'avant du navire; mais le navire passa dessus et fut pris par la cale. Il y avait donc à peu près seize pieds d'eau par-dessus le récif. Le navire s'arracha plus ou moins avarié. Ceux qui étaient à bord, certifient qu'ils ont ressenti trois chocs successifs. Les honorables sénateurs qui connaissent les circonstances et la condition où se trouvait le navire, comprennent ce qui a dû arriver. Le navire a touché, légèrement d'a-

bord, puis plus rudement, et a ensuite passé l'obstacle. La vitesse du navire et la quantité d'eau qu'il a entraînée avec lui sur le récif, lui a permis probablement de traverser l'obstacle. Le navire fut ensuite mis en cale-sèche. Je manque peut-être de modestie en vous parlant de marine, après le discours de mon honorable ami de Pictou, (l'honorable M. Tanner), mais j'ai l'expérience de 21 années dans un bureau d'assurances; et pendant ce temps j'ai été employé à déblayer la côte des débris de naufrages et à toutes sortes de travaux appartenant à la réparation des navires, ou à d'autres occupations du même genre. De sorte que mon expérience forme contraste avec celle de mon honorable ami, sur ce sujet.

D'après les procédures habituelles, le capitaine fait dans les vingt-quatre heures qui suivent l'accident, un rapport énonçant les avaries. Il signe lui-même ce rapport en présence d'un notaire. Dans ma jeunesse, j'ai copié bon nombre de ces rapports. Ensuite, il fait un rapport plus détaillé; mais il n'est pas nécessaire que ce soit dans les vingt-quatre heures, car ce travail est assez long. Dans le cas d'un navire à vapeur, le capitaine doit comparaître en personne et rendre son témoignage. Il en est de même de son second, du maître d'équipage et des autres officiers inférieurs. Si les machines ont subi des avaries, l'ingénieur ou un employé quelconque aux machines, doit aussi comparaître. Tous ces témoins doivent signer leurs déclarations et prêter serment par-devant notaire. Ensuite, les inspecteurs examinent les avaries qui ont été mentionnées dans les rapports. Ils ne font pas un rapport écrit sur-le-champ, mais ils peuvent le faire lorsque les réparations sont terminées. Finalement, ils font un rapport écrit; mais ils peuvent auparavant donner des ordres pour que les réparations soient faites. Plus tard, ils certifient que les réparations ont eu lieu suivant leurs instructions.

Après que les comptes ont été présentés, ils sont remis à une autre personne qui les revise. Mon honorable ami ne nous a pas fait connaître le genre d'assurance prise sur ce navire. Etait-ce une moyenne de 6, 8 ou 10 pour 100? Les frais de réparations doivent excéder ce pourcentage. Mais les comptes, le rapport préliminaire, le rapport des inspecteurs et le second rapport plus détaillé du capitaine, sont remis à la personne chargée de reviser les comptes. Cette personne fait alors la répartition des règlements. Elle accorde un certain montant au navire, un autre pour la moyenne générale d'assurance, s'il y a lieu, un troisième pour les "Underwriters", et un autre encore pour les armateurs. Ce travail de répartition est fait par des experts qui n'ont aucun intérêt à favoriser l'un plus que l'autre. La répartition se fait suivant les règlements "York-Antwerp", et les montants spécifiés sont payés par les différentes parties au contrat. Tout ce travail était terminé, les documents sont envoyés aux "Underwriters" qui font une enquête. Cette enquête est conduite par des experts, et ils ne payent rien de plus que ce qui a été fixé par la personne qui a fait la répartition. Aucune fraude ne peut avoir lieu, car ils ont en main des documents signés et assermentés. Ils payent par conséquent le montant spécifié.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur dit-il que l'assurance a été payée?

L'honorable M. ROCHE: Je n'ai pas parlé de cela.

L'honorable M. BENNETT: J'avais compris que l'honorable sénateur avait dit que l'assurance avait été payée.

L'honorable M. ROCHE: J'ai dit que les comptes étaient présentés à la compagnie d'assurance qui pouvait faire une enquête, les accepter ou les rejeter, si elle le voulait. Et je dois vous faire remarquer que les compagnies d'assurance, (je parle en connaisance de cause puisque j'ai travaillé pour ces compagnies pendant vingt et un ans), sont très habiles et très sagaces. Elles ne déboursent jamais plus qu'il ne faut.

Comme exemple, je vous dirai que j'avais à Halifax, un navire à vapeur un peu plus fort que le *Farmer*. Il avait 350 pieds de long. Il échoua à un endroit situé à environ dix milles à l'ouest d'Halifax, et un jour ou deux après l'accident, nous avons envoyé le navire au bassin d'échouage. Un rocher avait percé la plaque n° 1, et les tuyaux étaient brisés. Le flanc, à cet endroit, était défoncé. La quille du navire était trouée aux endroits où elle avait touché. La quille était complètement tordue. Je crois que les réparations temporaires ont coûté $20,000. Le navire appartenait à la "Standard Oil Company", et lorsqu'il arriva à New-York, il fut envoyé deux fois au bassin d'échouage. On me dit que les réparations alors, ont atteint le chiffre de $300,000.

Parlons maintenant du bassin d'échouage. J'en connais quelque chose, car j'ai passé bien des jours et des nuits sous les navires en cale sèche. D'abord si les taux correspondent à ceux d'Halifax, (et je crois qu'ils sont très modérés), il faut compter 20 centins par tonne. Sur 2,500 tonnes, le montant serait $500. De plus il faut compter 12½ centins par jour et par tonne. Le navire est resté quatre ou cinq jours au bassin d'échouage; soit, 50 centins

par tonne, ou $1,200. Total $1,750. Cette somme ne fut pas payée au bassin d'échouage, mais inscrite sur son compte.

Maintenant, il y a la main-d'œuvre. Les ouvriers sont généralement payés au taux de $1 l'heure. C'est le taux dans les bassins d'échouage. La journée est de 8 heures. Les travaux se poursuivant jour et nuit, il y a seize heures sur vingt-quatre qui comptent double; ce qui revient à dire qu'on paye $40 par jour pour chaque homme employé; et mon honorable ami vient nous dire que le travail aurait pu être fait pour $400. Pouvez-vous supposer qu'un honorable sénateur de Halifax, qui est au courant des faits, puisse faire une déclaration semblable? On enleva d'abord la tôle de quille n° 1. Les rivets ne tenaient plus solidement; et on comprend que les rivets étant enlevés il se produisit une voie d'eau; et la plaque dut être enlevée afin de s'assurer si les tuyaux en dessous et aboutissant aux pompes, avaient été endommagés. On retira également la tôle n° 10 parce qu'elle était bossuée et qu'il fallait s'assurer si la membrure au-dessous n'était pas cassée. C'est une précaution que tout inspecteur compétent ne manque pas de prendre. D'ailleurs le certificat n'aurait pu être émis sans l'assurance que la membrure, au-dessous des tôles endommagées, était intacte et pouvait supporter le poids qui repose sur elle. Les tôles n° 10 et n° 11 ont dû être enlevées pour être réparées. Tous les rivets situés autour de ces tôles ont été nécessairement enlevés. Je ne sais pas quel procédé ils emploient à Collingwood pour faire ce travail. Mon honorable ami (l'honorable M. Bennett), sait probablement si ces rivets sont placés par la force pneumatique au autrement. Dans l'affirmative le travail ne vaut pas grand'chose probablement; car ces rivets doivent être enfoncés au marteau, particulièrement après un accident, lorsque l'on a raison de croire que la membrure est affaiblie. Tout ce travail est long et coûteux, mais il faut le faire, si l'on veut que les réparations soient satisfaisantes. La question des tôles est donc réglée. Quelques témoins ont déclaré que les tôles n'avaient pas été enlevées, mais je vois le contraire par la lecture du rapport. J'y lis que les tôles furent enlevées, portées chez un forgeron qui les redressa à chaud. Elles ne furent pas exactement laminées. J'ignore si on s'est servi ou non d'un laminoir. Quand on rapporta les tôles, on s'aperçut qu'elles étaient plus courtes. Je ne sais pas si les tôles heurtèrent contre la cloison étanche ou contre les angles de fer; mais dans ce cas, les rivets qui traversent les tôles, traversent aussi la structure qui soutient la cloison étanche. Si les compartiments en avant de cette cloison sont

faibles et qu'une collision ait lieu, le navire peut sombrer. Il faut donc apporter à ce travail toute l'attention voulue. Les tuyaux qui conduisent l'eau aux pompes doivent être examinés avec soin et réparés, si c'est nécessaire; autrement, en cas d'accident, le navire peut sombrer.

Parlons maintenant de la sentine. Le "Potomac", dont il était question tout à l'heure, avait roulé plus ou moins sur les brisants et la sentine était tordue et déplacée. Mon honorable ami prétend que le *Farmer* ne pouvait pas rouler sur les brisants parce qu'il y avait un espace de sept pieds d'eau. Si la sentine était à sept pieds de hauteur, je dois avouer que ce navire devait être curieusement construit. Les varangues d'un navire sont généralement aussi plates que possibles et la quille de la cale est située à l'endroit que forme le coude. Une quille de cale d'une hauteur de sept pieds, serait la construction la plus extraordinaire qui se puisse imaginer. J'irai plus loin et je parlerai de la roue d'engrenage et des autres réparations qui furent faites à la poupe. Peut-être que ces réparations n'étaient pas dues à l'accident en question, mais à des avaries qui eurent lieu auparavant, au cours d'autres voyages. Mais d'après le rapport, la rencontre du navire avec les récifs est cause en partie que ces réparations devinrent nécessaires. Je ne sais pas si la compagnie d'assurance permettrait l'accumulation de petites avaries, car on ne donne pas de renseignements au sujet de cette assurance. Mais nous savons que dans la plupart des cas, lorsqu'un navire est envoyé au bassin d'échouage, le capitaine cherche à obtenir le plus possible pour les armateurs. Ils ont à payer des primes élevées et le capitaine, pendant qu'il en a l'occasion, fait faire toutes les réparations qu'il peut suggérer et faire accepter. D'un autre côté, les "underwriters" permettent cela parce qu'ils veulent que le navire sur lequel ils prennent un risque soit dans les meilleures conditions possible de façon à diminuer les chances de perte. Le capitaine, je le répète, cherche à obtenir le plus possible pour les armateurs. Mais dans le cas qui nous occupe, le capitaine Boyd ne cherchait pas à faire faire toutes les réparations qui étaient nécessaires, car elles étaient trop sérieuses et lui auraient fait du tort auprès des armateurs en leur dévoilant la perte qu'il leur causait à cause de l'accident. C'est pourquoi le capitaine Boyd a toujours essayé d'atténuer l'importance des avaries causées au navire.

Permettez-moi maintenant de vous parler des fonctionnaires qui ont examiné le navire et fait rapport sur les avaries. D'après ce que j'ai lu, je crois que l'un d'eux représentait la compagnie Lloyd, un autre, la "Classifying

Insurance", un autre, les armateurs et un autre la compagnie du bassin d'échouage. Je ne crois pas que toute l'éloquence de mon honorable ami de Pictou (l'honorable M. Tanner), puisse convaincre le Sénat que tous ces fonctionnaires impartiaux et de haute réputation, ayant des obligations à remplir envers leur compagnie respective, s'abaissèrent jusqu'à se laisser influencer par l'insignifiant pot-de-vin qu'on prétend avoir été donné, et se parjureraient, risqueraient leur position et se rendraient indignes du titre de gentilhomme pour le plaisir de faire du tort à l'illustre capitaine Boyd. Je ne puis croire cela, c'est incroyable. Je crois plutôt, que mon honorable ami de New-Westminster, par affection pour son amis, le capitaine Boyd, s'est laissé entraîner à de fausses suppositions et a oublié les faits et les circonstances. Croyant que l'on avait fait tort au capitaine Boyd, il s'est oublié jusqu'à faire cette déclaration qui est une sérieuse attaque contre la réputation d'hommes respectables, et qui, j'en suis convaincu, ne s'abaisseraient jamais jusqu'à voler les compagnies d'assurance pour obtenir le pot-de-vin insignifiant dont on parle. Je connais trop ces fonctionnaires et j'ai trop d'expérience pour douter d'eux un seul instant. Ils ont fait leur devoir consciencieusement, ayant en vue les intérêts des compagnies et ceux des armateurs.

Je n'ai pas l'intention de parler du commerce illicite de liqueurs enivrantes sur ce navire, car je n'y crois pas, et mon honorable ami de Pictou n'y croit pas davantage. Un individu qui fait ce genre de commerce, est toujours porteur de quelque boisson enivrante qu'il offre aux autres. Dans le cas qui nous occupe, la liqueur a été, je crois, transportée sur le navire, et dans ce cas, elle était en la possession des commis aux vivres et autres. Tout le monde sait qu'à bord d'un navire, ces gens-là sont difficiles à conduire, parce qu'ils veulent toujours avoir de la liqueur et veulent aussi en vendre chaque fois que l'occasion se présente. Ils y sont d'autant plus tentés aujourd'hui, que les prix qu'ils en retirent sont élevés.

Le capitaine Boyd était un vieux loup de mer. Je crois qu'il est d'usage sur les navires au long cours que le capitaine reste dans sa cabine, seul ou avec son second. Il ne fréquente pas les ingénieurs, les chauffeurs ou autres individus du même genre. Il prend des habitudes de solitaire, tandis que les ingénieurs et les autres officiers ont un mess. Tout le monde sait que les ingénieurs et les chauffeurs aiment à prendre une petite goutte de temps en temps et qu'un Ecossais est considéré comme un type surnaturel s'il n'offre pas à tout visiteur à bord, un petit verre de Scotch. Ce sont ces habitudes, qui ont peut-être été remarquées par certains témoins. Le capitaine Boyd n'approuvait peut-être pas ces habitudes; je ne puis rien affirmer sur ce point, car je ne suis pas suffisamment renseigné. Mais le capitaine Boyd dit qu'il était continuellement dans une atmosphère insalubre; que l'équipage ne le respectait pas, qu'ils riaient de lui et que les officiers ne coopéraient pas avec lui. Nous savons, et mon honorable ami de Pictou, ne l'ignore pas davantage, que les marins à bord, sont facilement influencés par tout ce qui a une apparence ridicule, ou par tout ce qui n'est pas dans l'ordre naturel des choses. Lorsqu'ils virent le capitaine Boyd sautillant sur le pont et portant une paire de culottes de cavalerie, qu'il avait probablement rapportées du front, ils se mirent probablement à rire de lui. Ce sont de joyeux gaillards et ils ont peut-être composé quelque chanson sur son compte. Mais le capitaine n'aurait pas dû y attacher d'importance, car dans ces voyages sur mer, on est exposé à rencontrer toutes ces petites difficultés.

Par conséquent, quant à la question des réparations au navire, je crois que toute personne qui est au courant de la manière dont les choses se passent en pareille circonstance, peut affirmer que le montant réclamé à la compagnie d'assurance n'était pas exagéré et que les réparations ont été réellement faites tel qu'il est indiqué. Les plaintes de mon honorable ami ne sont donc pas fondées. Venant aux autres accusations, je ne connais rien au sujet de la ventes des liqueurs ou de ce qui existe en Colombie-Britannique, dont la réputation, je crois, n'est pas sans taches; tout cela peut être vrai, mais je ne vois rien dans les témoignages, qui puisse indiquer que le commerce illicite a eu lieu sur une vaste échelle. Je n'aurais rien dit si l'honorable sénateur ne nous avait pas décrit son expérience dans les questions de marine. Quiconque a fait du service en mer ou a travaillé sur les navires, cède à la tentation de parler de ses propres expériences.

L'honorable M. WATSON: L'honorable représentant de Lambton (l'honorable M. Pardee), désire adresser la parole sur cette question, et m'a demandé de proposer en son nom, l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIEME LECTURE

Bill K6, intitulé: Loi pour faire droit à Eva Laura Bell.—L'honorable M. Haydon.

Bill L6, intitulé: Loi pour faire droit à Peter Alexander Fawcett.—L'honorable M. Haydon.

Bill M6, intitulé: Loi pour faire droit à James Henry Cooke.—L'honorable M. Haydon.

Bill N6, intitulé: Loi pour faire droit à Beatrice F. Mastron.—L'honorable W. B. Ross.

Bill O6, intitulé: Loi pour faire droit à Herman Kleinsteuber.—L'honorable M. Blain.

BILL CONCERNANT LES ASSURANCES

TROISIEME LECTURE

Bill 175, intitulé: Loi modifiant la Loi des Assurances, 1917.—L'honorable M. Dandurand.

BILL CONCERNANT LA LOI DES TITRES DE BIENS-FONDS

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: propose la deuxième lecture du bill 188, intitulé: Loi modifiant la Loi des titres de biens-fonds.

Il dit: Honorables messieurs. Le paragraphe deux de l'article 25, qu'on propose d'abroger, se lit comme suit:

2. Nul n'est nommé régistrateur à moins d'être procureur, solliciteur ou avocat, et d'avoir exercé pendant au moins trois ans dans une des provinces du Canada.

L'article 27, qu'on suggère d'abroger, se lit comme suit:

27. Nul n'est nommé régistrateur-adjoint à moins d'être barrister, solliciteur ou avocat d'une des provinces du Canada.

En vertu du pragraphe et de l'article précités, il faut que le régistrateur, sous le régime de la Loi des titres de biens-fonds, soit un avocat d'au moins trois années de pratique, et que le régistrateur-adjoint soit un avocat. Il y a actuellement bien peu d'avocats à Dawson, et, pour des raisons d'économie et d'efficacité, il semble recommandable que le commissaire de l'or soit régistrateur *ex officio*. Le commissaire de l'or n'est pas nécessairement un avocat, et, par conséquent, en vertu de la loi telle qu'elle existe présentement, il ne pourrait pas remplir les fonctions susdites.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami peut-il nous dire pourquoi dans le premier cas, il est nécessaire d'exiger ces qualités du régistrateur? Cet article ne s'applique qu'au Yukon, je suppose.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: N'ont-ils pas le système Torrens au Yukon? Dans ce cas, on comprend la nécessité d'exiger que le régistrateur ait ces qualités légales, d'autant plus que d'après les dispositions de la loi, la Couronne garantit en réalité les titres, et qu'en émettant le certificat suivant les dispositions de la loi, la Couronne devient responsable du titre. J'ignore quel est le volume d'affaires qui se font actuellement au Yukon, mais je crois que ce volume est très limité. Peut-être que la différence de salaire payée à un régistrateur, parce qu'il est avocat, compenserait le risque que l'on prend en employant un régistrateur qui n'a pas cette qualité.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne puis pas donner beaucoup de renseignements à mon honorable ami. J'apprends de l'ancien gouverneur du Yukon, que le commissaire de l'or, M. Mackenzie, occupe sa position depuis vingt ans et est aussi compétent que qui que ce soit pour remplir sa charge. J'espère que de l'adoption de ce bill résultera une économie dans l'administration du Yukon.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill.

L'honorable M. Daniel au fauteuil.

Article 1.—Qualité du régistrateur et son adjoint.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami sait-il si la position est vacante? A-t-on l'intention de supprimer ce poste afin que les devoirs en soient remplis par le commissaire de l'or au Yukon?

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que le poste est actuellement vacant. Il me semble que la déclaration en a été faite à la Chambre des Communes, mais je préfère me renseigner sur ce point.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Très bien.

L'article est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill, sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

La motion est adoptée. Le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL CONCERNANT LES DOUANES (VALEUR IMPOSABLE DES PRODUITS ETRANGERS)

LE BILL EST DECLARE ETRE CONTRAIRE AUX REGLEMENTS

A l'ordre du jour:

Deuxième lecture du Bill S5, intitulé: Loi modifiant la Loi des douanes (valeur imposable des produits étrangers).

L'honorable M. DANDURAND: Son Honneur le Président doit donner sa décision.

L'honorable PRESIDENT: Relativement ou point du règlement soulevé le mardi, 1er juillet, à savoir: si le bill (S5), intitulé "Loi modifiant la Loi des Douanes (Valeur imposable des produits étrangers)", peut être présenté au Sénat, comme ce bill a pour objet de voir à ce que la taxe dans le cas où l'importation de marchandises manufacturées ou de produits dans un pays étranger dont le cours monétaire est déprécié ne sera pas moindre que celle qui serait imposée sur des marchandises semblables manufacturées ou produites dans le Royaume-Uni, ou importées de ce pays, et comme, ce bill devenant loi, le montant des droits sur ces marchandises serait augmenté, l'adoption du projet de loi équivaudrait à l'imposition d'une taxe additionnelle. En vertu de l'article 53 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, il est statué que les bills monétaires concernant toute partie du revenu public doivent être présentés à la Chambre des Communes.

Par conséquent l'appel au règlement est bien motivé et ledit bill ne peut être présenté au Sénat.

Ledit bill est retiré.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du jeudi, 3 juillet 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures.

Prières et affaires de routine.

ALCOOL FABRIQUE EN CANADA

L'honorable M. GRIESBACH demande au gouvernement:

1. Quelles sont les dispositions de l'article 199 de la loi de l'accise.

2. Dans les cinq dernières années, combien de Canadiens ont donné avis au gouvernement qu'ils possédaient ou qu'ils avaient l'intention d'utiliser les ustensiles mentionnés dans la loi? La réponse par provinces.

3. Dans les cinq dernières années, combien de poursuites le ministère des Douanes a-t-il intentées contre des personnes possédant illicitement des alambics, et combien de ces alambics ainsi possédés illicitement en vue de la fabrication d'alcool a-t-il saisis? La réponse par provinces.

L'honorable M. DANDURAND: Je suggère à l'honorable sénateur de changer sa demande en motion pour la production de documents.

(Cette motion est adoptée.)

BILLS DE DIVORCE

Les bills suivants sont déposés:

Bill Q6, intitulé: Loi pour faire droit à William Smith Scott.—L'honorable W. B. Ross.

Bill R6, intitulé: Loi pour faire droit à Rebecca Smolkin Koffler.—L'honorable W. B. Ross.

Bill S6, intitulé: Loi pour faire droit à Earl James Sharp.—L'honorable W. B. Ross.

EMBRANCHEMENT DE TURTLEFORD A HAFFORD

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill nº 48, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux depuis Turtleford jusqu'à un endroit sis près de Hafford dans la province de Saskatchewan.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, le comité a étudié le présent bill et lui a reconnu certains mérites; seulement comme il entraîne un débours de $2,313,000 et que la construction de cette ligne peut très bien être différée jusqu'à l'année prochaine, on a jugé qu'on ne devrait pas faire des dépenses aussi fortes, vu le nombre d'embranchements dont on a déjà approuvé la construction dans le Nord-Ouest. J'ose dire que l'intérêt public nous conseille d'ajourner ce projet jusqu'à l'an prochain. Je propose donc:

Que ce bill ne soit pas lu maintenant, mais que la troisième lecture en soit renvoyée d'hui en trois mois.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, lors de la 2e lecture du présent bill, j'ai eu l'honneur de communiquer à la Chambre l'explication suivante que nous avait fait tenir la direction des chemins de fer nationaux:

En 1924, on se propose de prolonger de 43 milles le régalage déjà fait sur une distance de 23 milles et de poser les rails sur une distance de 45 milles. Le coût de ce travail sera de $966,000. En 1925, on se propose d'ajouter 36 milles de terrassement, et de poser les rails sur les autres 57 milles de terrassement, et aussi de ballaster la voie sur un parcours de 35 milles, le tout devant coûter $1,143,500. En 1926, l'on projette de terminer le ballastage sur les autres 37 milles, complétant ainsi la ligne qui devra rejoindre la voie existante près de Hafford.

Les 23 milles de terrassement qui ont été faits ont été commencés en 1920 et complétés en 1921. Nul autre travail n'a été fait depuis sur cette voie.

La ligne traverse une région généralement ondulée offrant au regard une succession de petites prairies et de bosquets de petits peupliers. On s'y livre surtout à une culture variée, mais la plus grande partie de la région est propre à la culture du blé. Presque toutes les terres y sont en exploitation, surtout près du lac Meeting, à peu près à mi-chemin de Turtleford et de Hafford, où l'agriculture est très avancée.

Cette ligne doit être construite pour donner des facilités de transport aux nombreux colons de cette région qui se trouvent à une telle distance de toute voie ferrée que le voiturage difficile de leurs produits en rend l'exploitation impossible. On estime que cette voie transportera une moyenne de 2,400,000 boisseaux de blé par année, outre 800 wagons qui y viendront ou en sortiront chargés de bestiaux, de charbon, de bois de construction et de marchandises. La moyenne du raccourcissement de la route pour le charriage des 2,400,000 boisseaux de blé que cette région est supposée produire annuellement, est d'environ 32 milles. Le coût du voiturage étant estimé à trois quarts de cent par mille pour chaque boisseau, la construction de cette voie représenterait, sur le charriage du blé seulement, une économie de $576,000 par année pour les cultivateurs de cette région. On a déjà dépensé pour le droit de passage et le régalage de cette voie la somme de $207,200 qui ne rapporte rien. Comme presque tout le trafic de cette ligne sera d'entier parcours, elle sera une source d'alimentation pour le commerce sur d'autres parties du réseau.

Voilà l'explication dont j'ai fait part à cette Chambre. On se rappellera que les ministres, aujourd'hui en cette Chambre, qui siégeaient au Conseil en 1920 et 1921 ont affirmé que cette entreprise de construction était bien inspirée et ont fait régaler le parcours de cette ligne. A eux de dire maintenant si, oui ou non, ils ont fait erreur à cette occasion. Je puis ajouter, toutefois, qu'après lecture de cette explication en comité nous avons étudié la carte et mandé les ingénieurs. Il y avait là des membres du Sénat qui connaissent bien la région intéressée, parfois aussi des membres de l'autre Chambre, et le comité a conclu à la quasi-unanimité que la construction de cette ligne s'imposait, qu'il fallait se rallier au jugement du Conseil de 1920 et 1921. Aujourd'hui la Chambre est saisie du présent bill sur l'avis favorable du comité des chemins de fer. Je trouve étrange qu'à la suite d'un rapport favorable au projet de la part du comité qui l'a étudié, on nous propose maintenant d'en différer la réalisation. Je ne m'oppose pas à ce retard si la population du district, si les sénateurs de cette province, qui savent à quoi s'en tenir, le trouvent légitimé; mais le comité des chemins de fer n'est pas arrivé à cette conclusion et j'ai l'intention de consulter l'opinion de la Chambre touchant les mérites de la proposition. Si, en présence de tous les témoignages déposés, et après un examen minutieux de tous les aspects de la question, le comité des chemins de fer a conclu que cette proposition était bien inspirée, que sa réalisation était dans l'intérêt du pays, que la construction de cette voie serait non seulement avantageuse à la population de la région mais encore relèverait le mouvement et les recettes de tout le réseau, je maintiens qu'il faut se rallier à la décision du comité.

Je soumets la question froidement. Je ne connais rien du territoire sauf ce que j'ai appris en comité. Lors de mon entrée dans ce comité je n'étais renseigné que sur une seule des vingt-six lignes projetées; mais en présence de la preuve et des explications dont j'y ai pris connaissance, je suis arrivé à une conclusion que je ne veux pas changer, hormis que les honorables membres de cette Chambre qui connaissent bien cette région prennent la responsabilité de m'assurer que nous pouvons très bien remettre la construction de cette ligne de chemin de fer.

L'honorable G. D. ROBERTSON: Honorables messieurs, un mot seulement en réponse à un ou deux commentaires de mon honorable ami touchant la décision de l'ancien gouvernement qui a approuvé le régalage d'une partie du parcours, touchant aussi les conclusions du comité des chemins de fer.

Quant à la première question, je tiens à signaler qu'en 1921, on a autorisé le régalage d'une étendue appréciable du parcours au cours de l'exercice de 1922, non pas parce que cette ligne de chemin de fer comblait un besoin urgent, mais bien parce qu'en 1921 le pays traversait une passe très critique, le chômage était presque universel, et le gouvernement du jour cherchait à fournir le plus d'emploi possible aux sans-travail; à cette intention il a commencé certains travaux qui devaient se terminer plus tard mais dont l'exécution n'était pas indispensable à ce moment-là.

La ligne en question traverse la région septentrionale de la province de la Saskatchewan, une région qui n'est pas plus peuplée, et n'a pas plus besoin d'un chemin de fer, à l'heure qu'il est, que maint autre district. Il s'agit d'un débours de 2 millions de dollars; et lorsqu'on se rappelle que notre réseau national représente aujourd'hui un décaissement de plus de deux milliards et que jusqu'à présent son exploitation accuse un déficit total de 285 millions, une somme presque équivalente à toute notre dette nationale d'avant-guerre, on comprend l'opportunité de scruter attentivement toute proposition avant d'autoriser d'autres débours sur le compte du capital qui ne sont pas absolument indispensables.

Pour ce qui est de l'autre allusion de l'honorable sénateur, celle au sujet du comité des

chemins de fer, je veux rappeler à mon honorable ami que le comité n'a fait aucune recommandation au sujet du présent bill: il en a fait rapport à la Chambre sans recommandation. Voilà, je pense, ce que mon honorable ami a oublié, ou omis.

L'honorable M. DANDURAND: Cela, je ne le concède pas.

L'honorable M. ROBERTSON: Tous les membres du comité se souviennent, j'en suis sûr, que les choses se sont passées de la sorte.

L'honorable M. DANDURAND: Pas du tout. Il y a eu un vote en ce sens sur le projet de la ligne de Kingsclear. C'est la seule fois où quelqu'un du comité se soit opposé au rapport du bill.

L'honorable M. MURPHY: La question a été mise aux voix.

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons approuvé un certain nombre de bills, dont celui-ci; et lorsqu'après deux ou trois semaines d'étude de ces divers projets nous avons commencé à proposer leur rapport par le président du comité, il y a eu au sujet d'un bill, et d'un seul...

L'honorable M. ROBERTSON: Oh!

L'honorable M. DANDURAND: S'il y a erreur qu'on la rectifie. C'est au sujet d'un bill seulement, celui concernant l'embranchement Kingsclear, qu'on a proposé le rapport sans recommandation. Je me suis opposé à la motion et elle a été rejetée. Le bill de la ligne Kingsclear est venu à la Chambre avec la recommandation du comité, comme tous les autres. Je pense que la mémoire de l'honorable sénateur fait défaut lorsqu'il affirme que le comité n'a pas recommandé le présent bill.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami et moi pouvons, en toute sincérité différer d'opinion à ce sujet; mais je me rappelle très bien que dès le début, lorsqu'on a proposé au comité de recommander le premier de ces bills il a été décidé que le comité ferait rapport de tous ces bills à la Chambre sans recommandation.

L'honorable M. DANDURAND: Mais non.

L'honorable M. ROBERTSON: L'honorable sénateur doit se rappeler que la proposition, mise aux voix, a été décidée en ce sens par le comité.

L'honorable M. DANDURAND: A propos du projet Kingsclear.

L'honorable M. MURPHY: Non pas; à propos de plusieurs projets.

L'honorable M. ROBERTSON: Et à mainte reprise, à mesure que le comité passait à l'étude de ces divers bills, l'un après l'autre, un honorable membre du comité, dont la voix est toujours très nette, très claire,—je puis me dispenser de le nommer; il est actuellement en Chambre,—a dit: "Adopté par assis et levé".

L'honorable M. DANDURAND: Mais voilà; ce n'est plus la même chose.

L'honorable M. ROBERTSON: J'affirme donc qu'il est inexact de dire que le comité a soumis à la Chambre un rapport unanime au sujet du présent bill.

L'honorable M. DANDURAND: Là n'est pas la question.

L'honorable F. F. PARDEE: Honorables messieurs, je trouve que la Chambre assume une très grande responsabilité si elle refuse l'adoption du présent projet intéressant la construction d'une ligne de chemin de fer dont on a déjà mené à terme une grande partie des travaux. L'honorable préopinant prétend que la construction de cette ligne, comme celle de plusieurs autres qui n'étaient pas absolument nécessaires, fut projetée à un moment où le chômage sévissait en Canada. Que signifient ces paroles de l'honorable sénateur? Ce n'est pas sans raison que le gouvernement a choisi cette région pour y construire une ligne de chemin de fer; il est évident que cette construction comble un besoin réel. En effet le gouvernement a dit aux gens: "Nous allons construire un chemin de fer en ce district. Puisque vous serez maintenant à proximité de la voie ferrée nous vous signalons l'opportunité d'y acquérir des homesteads et de continuer vos travaux". Après des encouragements pareils au public, après qu'une partie des travaux sont terminés, maintenant que les directeurs du réseau national jugent à propos de prier le Parlement d'autoriser le parachèvement de cette ligne, commencée, du reste, par l'ancien ministère, il n'est pas juste envers le public, c'est sûrement une injustice flagrante à l'égard des colons qui se sont établis en cette région, encouragés par la promesse d'une voie ferrée, de leur signifier aujourd'hui le besoin d'attendre encore un an ou deux. En effet, l'amendement proposé ne comporte pas seulement l'ajournement à six mois: il empêche le parachèvement de la ligne avant deux ans.

Voici mon impression: jamais, je crois, on n'a tant parlé de notre négligence à peupler nos régions inhabitées. On entend force propos à ce sujet, à toute heure, en cette Chambre et par tout le pays. Nous avons commencé la construction de cet embranchement

et nous avons dit aux gens: "Venez coloniser cette région; vous aurez tout ce qu'il faut pour faciliter vos travaux". Nous avons fait la promesse implicite de construire cette ligne de chemin de fer si les colons affluaient dans la région; nous avons honoré cet engagement en partie par le régalage de 21 milles du parcours; si la Chambre veut être juste envers le public et envers la population du district elle ne saurait susciter un obstacle à la réalisation définitive du projet. On devrait honorer l'engagement contracté vis-à-vis de ces gens et cela dans l'intérêt de tout le pays.

L'honorable H. W. LAIRD: Honorables messieurs, les raisons avancées par l'honorable leader du gouvernement pour justifier la 3e lecture du présent bill sont entièrement suffisantes et se passent sûrement de tout argumentation de ma part pour démontrer la nécessité de cette construction. Si je ne m'abuse, l'objection de l'honorable leader de ce côté de la Chambre n'est pas que la ligne ne comble pas un besoin réel, mais plutôt qu'il n'est pas nécessaire d'effectuer incessamment un débours aussi considérable. Je ne puis rien ajouter à ce qu'a dit l'honorable leader du gouvernement touchant la nécessité de cette voie ferrée, sauf peut-être certains commentaires d'un caractère local. Habitant la province de la Saskatchewan je connais la région que doit traverser la ligne projetée. Je me suis rendue à Turtleford à mainte occasion; je connais donc la situation locale: je sais pertinemment, par exemple, que des colons y ont pénétré voilà non pas un ou deux ans seulement, mais cinq et dix ans, qu'ils ont mis les terres en culture et qu'ils produisent tous les ans d'immenses quantités de grain. Les directeurs du chemin de fer nous certifient que cette région a un rendement de 2,400,000 boisseaux de grain dont le transport va sûrement alimenter le mouvement de la voie ferrée dès que celle-ci sera posée.

L'honorable M. BRADBURY: A quelle distance les cultivateurs doivent-ils voiturer leur grain actuellement?

L'honorable M. LAIRD: Trente-deux milles, en moyenne.

L'honorable M. MURPHY: Rien que les plus éloignés.

L'honorable M. LAIRD: Je cite la moyenne donnée par le chemin de fer. Ceux qui ont colonisé la région de Turtleford l'ont fait sur l'invitation du gouvernement fédéral. Je crois qu'en l'occurence on n'a qu'à exposer les faits. A mon sens l'objection n'est pas valable: elle pose que cette ligne ne doit pas être construite cette année; qu'il faut la remettre à l'année prochaine. J'invite mes honorables amis à visiter ce district et à dire à ceux qui depuis non pas un, deux ou cinq ans seulement mais depuis huit et dix années, y attendent la voie ferée, que la construction de la ligne projetée n'est pas nécessaire à cette heure, et qu'ils doivent attendre encore un an ou deux et se contenter de la situation actuelle. Je crois entendre la réponse qui leur serait faite d'une extrémité à l'autre de la région. Si le gouvernement invite les gens à coloniser ces immenses territoires de l'Ouest il nous incombe de leur fournir tous les moyens de transport qu'il faut pour le mouvement de leurs produits.

Cela me paraît inutile d'ajouter quoi que ce soit à l'exposé fait par l'honorable leader du gouvernement. Je trouve sans valeur l'objection formulée par l'honorable leader de l'opposition. Si nous allons construire cette ligne, autant vaut la construire tout de suite et remédier à la situation pénible de ces gens, qui dure déjà depuis de longues années. Puisque nous allons leur venir en aide pourquoi ne pas le faire immédiatement? Les directeurs avisés des chemins de fer nationaux proposent la construction de cette ligne, ils sont prêts à l'exploiter, et suivant moi la Chambre devrait adopter le bill; la population de la Saskatchewan s'y attend; elle le veut.

L'honorable J. A. CALDER: Je tiens à exprimer une opinion sur la présente question. J'abonde entièrement dans le sens de mon honorable collègue de Regina (l'honorable M. Laird). Je connais très bien cette région; je l'ai traversée bien des fois. Si la Chambre rejette le présent bill elle aurait autant de raison de rejeter tous les bills relatifs à la province de la Saskatchewan. La construction de la ligne proposée est aussi urgente que celle de n'importe quel embranchement en cette province. Je parle en connaissance de cause, car la situation m'est familière. Comme l'a fait observer l'honorable sénateur de Regina cette région est colonisée depuis cinq à quinze ans. Je doute fort qu'il reste un seul homestead vacant dans toute la région: elle est divisée en districts scolaires et en municipalités et presque toutes les terres sont en culture. Je ne concède pas les raisons qui motivent l'opposition au présent projet. Il ne faut pas craindre de dépenser pour la construction de voies ferrées qui seront profitables. Ces divers bills entraînent le débours d'entre vingt et trente millions de dollars et certains honorables sénateurs hésitent à effectuer cette dépense—pourquoi? Parce qu'ils tiennent à ne pas relever les dépenses sur le compte du capital, faites à l'intention des chemins de fer

nationaux. Mais en définitive là n'est pas l'aspect important de la question. L'exploitation du réseau ne peut pas rester stationnaire. Le seul moyen de rendre ses opérations profitables est de relever le mouvement et la condition essentielle de ce relèvement est l'accroissement de la population.

J'ai l'intention de voter l'adoption du bill. Cette ligne est aussi nécessaire que toute ligne proposée dans l'Ouest et je n'entends pas la voir remettre à l'année prochaine.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Honorables messieurs. Chaque ligne qui a fait l'objet d'un bill discuté ici, à entendre ceux qui en préconisaient l'adoption était la plus importante de la province, comme l'a dit l'honorable préopinant au sujet de celle-ci. Je ne conviens pas qu'en principe il incombe au Gouvernement de construire des chemins de fer dans toutes les provinces. A mes yeux, c'est là le devoir des provinces elles-mêmes. Si je ne m'abuse, on nous demande d'adopter ces bills parce qu'ils sont nécessaires au programme du réseau national, et non pas dans l'intérêt du développement des provinces.

J'habite une province où mainte région est bien moins dotée de voies ferrées que ne l'est la province de la Saskatchewan. Le long du chemin de fer en Saskatchewan on trouve des millions d'acres de terres que personne n'habite, voire même que personne n'a voulu acheter; et pourtant on prétend que nous avons l'obligation de construire une voie ferrée pour des gens qui, voilà quinze ans, se sont établis dans une région à 30 milles du chemin de fer. En quoi sommes-nous obligés envers eux? Ils auraient pu se fixer sur les terres vacantes contiguës au chemin de fer, mais leur jugement a fait défaut, ils ont préféré s'établir dans les régions lointaines de la province et voilà qu'aujourd'hui ils réclament une voie ferrée qui sera construite aux frais des autres provinces.

Qu'on me permette d'abord une ou deux observations d'un ordre personnel. Mon attitude en présence de ce programme est absolument dégagée de tout parti pris; je veux sincèrement encourager tout projet des chemins de fer nationaux qui me paraît raisonnable. On ne devrait pas me demander de voter la construction d'un chemin de fer ou d'un embranchement qui ne rallie pas mon appui; et afin d'arriver à une décision éclairée j'ai droit d'avoir à ma disposition tous les faits, toutes les raisons. Il y a quelques jours j'ai vu dans un des journaux l'insinuation que six membres du Sénat étaient actionnaires du Pacifique-Canadien et qu'un égoïsme étroit, dénué de tout sentiment patriotique, motivait leur opposition à la construction des embranchements demandés par les chemins de fer nationaux. L'article m'a désigné nommément comme faisant partie de ce groupe. Or, un grand journal qui s'estime une des publications importantes du pays devrait, tout au moins, s'enquérir des faits avant de noircir la réputation d'un homme public, voire même de tout citoyen. L'auteur de l'article était en cette Chambre; j'y étais moi aussi. A-t-il eu peur; ou bien savait-il que je ne suis pas actionnaire du Pacifique-Canadien depuis 25 ans? Je me suis laissé dire qu'il écrit d'Ottawa tout ce que lui commande son journal. Est-ce pour cela qu'il a lancé ce vil libelle contre les membres de ce Sénat?—car c'était décidément une diffamation méprisable; un geste indigne, qui répugne à un honnête homme.

Ces journaux nous prient d'ouvrir l'esprit à leurs articles de fond; et puisqu'ils sont convaincus que nos intérêts personnels nous dominent au point de nous imposer l'opposition à des projets avantageux à tout le Canada, nous pouvons bien nous demander si ces messieurs qui préconisent la prodigalité outrée des deniers publics sont eux-mêmes désintéressés. Voilà la réflexion qui est venue à mon esprit soupçonneux et malicieux lorsque je lisais, hier, le hansard de la Chambre des communes et que j'y ai vu, en réponse à une question, que le Gouvernement dépense $1,600,000 en impressions et en publicité. Je demande maintenant à ce monsieur si parmi tous ces journaux qui, chaque jour, déchargent leur colère de pantins contre le Sénat il y ait un seul qui ne touche pas des centaines de milliers de dollars des fonds publics. J'ai toujours remarqué que les journaux qui reçoivent les chèques les plus rondelets sont précisément ceux qui tonnent le plus fort contre le Sénat. Ils me rappellent cet ami qui s'est fait accompagner à Hamilton par un pasteur de Montréal pour y entendre un prédicant bien connu, un homme très érudit et très éloquent. A la sortie de l'église après le sermon où le ministre avait été très éloquent dans sa dénonciation du péché et sa louange de la vertu on demanda au visiteur son opinion du prédicant. Il s'enquit de la rémunération de ce ministre; quand on lui dit $4,000,—à cette époque-là $4,000 était une somme respectable,—il s'exclama: "$4,000? A ce prix-là il peut bien gesticuler comme il fait!" Et je dis aussi qu'étant donné la somme que ces journaux reçoivent chaque année, ils peuvent bien faire comme ils font.

Honorables messieurs, si j'étais actionnaire du Pacifique-Canadien, et voulais manquer à mon devoir d'homme public j'appuierais la construction de toutes ces lignes; je mettrais tout en œuvre pour obérer le réseau national

des plus fortes dépenses possible. Mais le Pacifique-Canadien doit son salut à ce que le Gouvernement a fait l'acquisition de cette charge formidable; en effet, le Pacifique-Canadien ne peut abaisser ses tarifs sans que le National-Canadien fasse de même; et pourtant il suffirait d'un abaissement des tarifs pour que le réseau national perde 100 millions de dollars plutôt que 50 millions, chaque année. De sorte qu'en réalité la nationalisation de ce réseau de chemin de fer a été vraiment providentielle au point de vue du Pacifique-Canadien. Si M. Beatty exprimait sincèrement sa pensée il dirait sans doute: "En avant les dépenses!" Je me suis adressé aux hauts dignitaires du Pacifique-Canadien pour découvrir leur opinion au sujet de ces embranchements; pour toute réponse j'ai reçu une très longue lettre qui laisse entendre qu'ils ne veulent pas émettre d'opinion. Ils n'ont pas voulu se commettre; ils ne m'ont pas fait tenir le moindre renseignement. Il est évident qu'ils tiennent à voir effectuer ces dépenses; plus lourd est le fardeau dont nous chargeons le réseau national, plus ils sont contents. Voilà quelle serait mon attitude si j'étais actionnaire de la compagnie. Plus fortes sont les dépenses sur le compte du capital, plus lourde est la charge nationale, et l'augmentation de l'obligation publique exige le maintien des tarifs à un niveau élevé.

Mais les chemins de fer Nationaux m'intéressent tout autant que n'importe quel honorable collègue. Nombre de mes proches sont établis dans l'Ouest et depuis la modification du tarif douanier ils m'ont écrit en ce sens: "Nous ne bénéficierons pas des changements apportés au tarif". Un frère m'écrit: "Je n'achète une moissonneuse qu'une fois en dix ans; c'est tous les ans que je veux expédier du bétail et du grain; mais je n'y arrive pas parce que les tarifs des chemins de fer sont prohibitifs; nous finirons par la banqueroute". Ces gens de l'Ouest trouvent difficile l'écoulement de leurs produits non pas parce qu'ils manquent de voies ferrées, mais parce que les chemins de fer sont trop nombreux: leurs frais d'exploitation sont si excessifs et la prodigalité caractérise à tel point leur administration qu'il est impossible aux cultivateurs de réaliser un bénéfice sur l'exportation de leur grain.

Depuis le début les chemins de fer Nationaux ont déjà dépensé 400 millions de dollars pour l'outillage et le matériel, et quel matériel: le plus beau et le plus coûteux qui puisse s'acheter. Le National-Canadien est mieux outillé, sous certains rapports, que le New York Central Railway qui traverse un territoire habité par une population très dense. Je l'ai dit déjà, c'est plutôt comme un homme qui construirait dans un petit village un hôtel

dans le genre du Château. La construction et l'outillage du réseau se font sur une échelle bien au-dessus de nos moyens comme de nos besoins. Nous achetons des hôtels, dont un, à Paris, nous a coûté $3 000,000 et va nous coûté un autre million pendant que le public gémit,—le mot n'est pas trop fort,—sous le lourd fardeau du chemin de fer national. La prodigalité de l'administration des chemins de fer Nationaux est effrayante, et cependant personne ne dit mot. Est-ce qu'un seul de ces journaux qui censurent tant le Sénat parce qu'il veut amoindrir ces dépenses et saisir le public de la situation réelle, a protesté contre ce scandale des scandales, l'achat de cet hôtel à Paris?

J'aborde maintenant la question qui fait l'objet de la présente discussion. Le président du chemin de fer National, dans une lettre au Gouvernement a exprimé l'opinion que tous ces embranchements ne sont pas nécessaires. Ecoutez plutôt:

> Vous trouverez ici des exposés indiquant l'objet et les raisons de la construction de chaque ligne d'embranchement qu'on se propose d'ajouter au réseau national et dont l'autorisation fait l'objet de certains bills dont vous avez saisi le Parlement.

Puis en termes enthousiastes il préconise la construction de chacune de ces lignes. Et voici ce qui suit:

> Bien que la situation actuelle des chemins de fer puisse ne pas légitimer entièrement la construction de toutes ces lignes, surtout si l'on tient compte du résultat probable des opérations au cours des premières années, il convient toutefois d'envisager la question à un point de vue plus large quand il s'agit d'enrichir un réseau d'un régime de lignes tributaires.

Il n'y a pas à s'y tromper, la chose est patente: certaines influences ont forcé le président à proposer la construction de certaines lignes dont il ne veut pas. En comité j'ai posé la question suivante au représentant des chemins de fer nationaux: "Votre président est d'avis que plusieurs de ces lignes ne devraient pas être construites immédiatement. Voulez-vous m'obtenir le nom de ces lignes?" Il a promis; et plus tard lorsque je lui ai demandé ces noms il a dit que le président ne voulait pas les donner. D'aucuns peuvent prétendre que ce passage de la lettre du président ne souffre pas l'interprétation que je lui prête; mais pris de concert avec ma question au représentant des chemins de fer nationaux et la réponse de ce dernier, il est clair comme le jour que le président a voulu dire cela, et pas autre chose. Aussi a-t-il émis un avis complètement favorable concernant d'autres embranchements lesquels selon l'avis exprimé au comité par son propre représentant, de par son autorisation, ne sont pas nécessaires en ce moment. Cette lettre a recommandé la ligne de Guysborough

et le comité a presque adopté le projet; seulement certains membres ont soulevé tant d'objections que le projet a été réservé et on me dit que hier soir, M. McLeod a affirmé qu'il n'en saurait proposer la construction. Voilà, dis-je, un embranchement que le président nous a recommandé sous pression; mais dont la construction, de l'aveu même de celui que le président a délégué devant notre comité, n'est pas urgente.

L'honorable M. DANDURAND: Je tiens à rectifier l'assertion de mon honorable ami. M. McLeod s'est dit disposé à préconiser la construction des 25 premiers milles de la voie.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Exactement l'excuse que la jeune fille a donnée pour le petit bébé. Il s'est prononcé en faveur d'une ligne entière jusqu'à Guysborough; néanmoins lorsqu'il a signé cette lettre, il savait qu'il n'en voulait pas. Je vous le demande: n'est-ce pas que tout cela est suspect? N'est-ce pas qu'il est de notre devoir de révéler la situation réelle? On nous propose ici d'autres lignes qui, de l'aveu de la compagnie, ne sont pas nécessaires. La compagnie a laissé entendre qu'elle ne veut pas les construire; et pourtant le Gouvernement y insiste.

L'honorable M. DANDURAND: Je regrette d'interrompre mon honorable collègue; mais puisque la Chambre va discuter chacun de ces bills, ne pourrait-il pas nous donner son opinion relative à la ligne qui fait l'objet du présent débat?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je croyais avoir déjà abusé, outre mesure, de l'indulgence de la Chambre; et j'offrais des observations générales pour obvier au besoin de parler sur les autres bills.

Les propos entendus, ici comme ailleurs, m'inclinent à croire que la construction de cet embranchement n'est pas justifiée. Au demeurant c'est la province de Saskatchewan qui devrait la construire. Où est le mal puisque cette ligne va sûrement être profitable? Il faut se rappeler, honorables messieurs, que la province d'Ontario est la plus obérée de tout le Dominion et que nous, de cette province, serons forcés de payer une part des frais de cette ligne qui ne nous sera d'aucune utilité.

L'honorable M. SHARPE: Si la province de Saskatchewan construit cette ligne qui aura l'autorité d'en réglementer les tarifs?

L'honorable M. MURPHY: La Commission des chemins de fer.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je crois comprendre que lorsque le gouvernement local construit une voie ferrée, c'est de ce gouvernement que relève la réglementation des tarifs. Je parle sous toutes réserves.

L'honorable M. CASGRAIN: Si la constitution de la compagnie est locale, le gouvernement local détermine les taux.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je vais vous dire qui c'est qui détermine les tarifs: ce sont les employés des chemins de fer. Eux seuls ont du pouvoir aujourd'hui. Le chemin de fer est la chose des employés, ce sont eux qui déterminent le prix du transport; soyez tranquilles là-dessus.

Pour justifier la construction de cette ligne, on nous dit que ces gens sont établis là-bas. Mais le Canada ne leur a jamais promis un chemin de fer; à vrai dire, à l'époque où ils s'y sont fixés, le Canada ne construisait pas de voies ferrées.

L'honorable M. WATSON: Mais, oui.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Sauf cette magnifique entreprise du Transcontinental. De toute façon, je maintiens que nous ne sommes pas tenus de construire toutes les voies ferrées qu'on nous demande. L'autre jour encore, j'ai vu adopter un bill autorisant la construction d'un chemin de fer à l'intention de deux cents colons qui sont dans la région depuis vingt ans. Voilà, à mes yeux, un principe vicieux, et je ne me propose pas d'y adhérer en votant l'adoption du présent bill.

L'honorable M. BEIQUE: Honorables messieurs, me sera-t-il permis d'expliquer pourquoi je n'ai pas l'intention de voter sur le présent projet de loi? Suivant moi, le Pacifique-Canadien n'est pas intéressé, bien que sa voie traverse le territoire en question. Seulement, comme je fais partie du conseil de direction de cette compagnie, je vais faire comme en d'autres occasions et m'abstenir de voter, de crainte qu'on puisse attribuer ma décision à des influences indues. Je sais que tous les honorables membres de la Chambre n'y trouveront rien à redire.

Quelques honorables SENATEURS: Très bien.

L'honorable M. BEIQUE: Je veux dire que les raisons avancées par deux honorables sénateurs qui préconisent l'adoption du présent bill,—et la même chose s'applique à nombre d'autres projets,—ne m'apportent pas la conviction. J'entends par là le raisonnement suivant: ces gens se sont établis dans la région, croyant qu'une voie ferrée y serait construite, et ils ont droit à une ligne de chemin de fer.

Voilà dix ou douze ans, je faisais partie d'un comité agricole très important. Il parvint à ce comité des résolutions émanant des Boards of Trade de Calgary, d'Edmonton, de Regina et maint autre endroit de l'Ouest, qui soulignaient l'erreur commise par les gouvernements du passé lorsqu'ils avaient ouvert le Nord-Ouest tout grand à la colonisation et exprimaient l'espoir que les autorités ne tomberaient pas de nouveau dans la même erreur, mais à l'avenir n'ouvriraient du territoire nouveau que lorsque les régions déjà ouvertes seraient suffisamment peuplées.

Si je ne m'abuse, le présent projet intéresse une région du genre. Il a été démontré au comité, je crois, qu'une étendue du territoire que doit traverser la ligne proposée compte une certaine population; mais on a laissé entendre au comité,—à propos de tous ces bills que le comité a étudiés pendant si longtemps, —qu'il nous faut construire des voies ferrées pour desservir le Nord-Ouest à mesure qu'il sera colonisé. Si la mémoire ne me fait défaut, on a affirmé qu'il est raisonnable d'assurer aux colons la proximité du chemin de fer, à pas plus de 10 ou 12 milles de distance. Si l'on veut s'en tenir là, à présent que le pays a déjà placé plus de 200 millions de dollars dans les chemins de fer nationaux, il faut reconnaître que la charge sera doublée et partant le pays ruiné. Personnellement, je refuse de me rallier à pareille attitude. Selon moi, il importe de signaler au ministère la nécessité de faire la sourde oreille à toute requête de ce genre.

J'ai suivi très attentivement presque toutes les séances du comité qui a étudié ces bills, et j'incline à croire que ses délibérations n'ont pas été marquées au coin du bons sens et de l'intelligence en affaires. Le comité a été saisi non pas seulement d'un ou de deux bills, mais de quelque vingt projets entraînant un débours d'entre 30 et 40 millions de dollars. L'opinion publique n'est pas unanime à leur sujet: d'aucuns en veulent l'adoption, mais d'autres,—ils sont peut-être la majorité,— s'opposent à la construction immédiate de ces embranchements à cause de la situation financière du pays et parce que nous avons déjà trop de voies ferrées. J'ai suggéré, en particulier, à l'honorable leader du Gouvernement, —il n'a pas jugé à propos de faire suite à ma suggestion sans doute pour des raisons qu'il trouve suffisantes,—que pour bien faire nous devrions avoir, pour légitimer la construction de chacune de ces lignes, la signature des directeurs responsables des chemins de fer nationaux. En réponse, l'honorable sénateur va citer, je suppose, l'exposé dont il a donné lecture à la Chambre Mais on remarquera que cet exposé, cherchant à justifier la construction de la ligne, n'affirme pas qu'elle va être profitable: il se contente de dire que la population de la région la demande. Si nous allons acquiescer à toutes ces demandes, il faut reconnaître tout de suite que le Trésor sera forcé de faire des dépenses énormes pour le compte des chemins de fer. Je crois qu'avant de nous demander d'adopter un seul de ces bills, on aurait dû nous remettre une déclaration officielle signée du président ou de quelque directeur responsable des chemins de fer nationaux faisant valoir en dix lignes les raisons en vertu desquelles nous devrions autoriser la construction de la voie de chemin de fer demandée,—si c'était au bénéfice de la population, ou bien parce que l'entreprise serait profitable au réseau, ou toute autre raison. Je trouve que nous ne faisons pas tout notre devoir, et lorsque j'aurai l'occasion de me prononcer sur ces bills, je m'y rallierai ou je m'y opposerai, à ma discrétion.

L'honorable A. B. GILLIS: Honorables messieurs, je n'étais pas membre du comité; par conséquent je n'ai pas eu la même occasion que certains honorables collègues de connaître à fond les divers bills dont la Chambre a été saisie. Cependant, je me suis intéressé particulièrement au présent projet; je connais très bien cette contrée, et je sais que le rejet de ce bill serait on ne peut plus regrettable. J'en donne trois raisons: premièrement, le tracé de la ligne est déjà fait et une partie du parcours régalée; rien que cela suffit à attirer les colons. Deuxièmement, nous devons honorer notre engagement envers des gens qui s'y sont établis avec l'entente qu'ils auraient un chemin de fer. La troisième raison,—et la plus importante, sans doute, au point de vue du réseau national,—c'est que l'exploitation de la ligne sera profitable dès le début. Le territoire est bien peuplé; il s'adapte très bien à la culture mixte; on en peut tirer un rendement considérable en bétail et en grain. Je suis donc convaincu que l'exploitation de la ligne va payer dès le premier jour.

Si le projet est remis à l'année prochaine la construction de la voie sera différée de deux ans; car la saison la plus propice aux travaux du genre est le printemps alors que la main-d'œuvre coûte moins cher. A l'époque des moissons, en automne, cette main-d'œuvre est rare; mais si on entreprend ces travaux au printemps, on fera bénéficier et les fermiers et le chemin de fer. Pour cette raison, je ne puis pas me rallier à l'amendement proposé par l'honorable leader de l'autre côté de la Chambre.

L'honorable ROBERT WATSON: Honorables messieurs, l'honorable représentant de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) veut absolument que la province de Saskatchewan construise ses propes voies ferrées. Les honorables sénateurs ne doivent pas perdre de vue que la province d'Ontario est maîtresse de ses ressources naturelles, tandis que les ressources naturelles de la Saskatchewan appartiennent au Dominion.

L'honorable M. MURPHY: Et les subventions?

L'honorable M. WATSON: Il a été affirmé au comité des chemins de fer et en Chambre aussi, sans que personne ait jamais disputé l'assertion, que tous les embranchements de la Saskatchewan sont profitables.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: M. Ruel a dit que l'exploitation accuse un déficit depuis la guerre.

L'honorable M. WATSON: L'honorable sénateur a rêvé; je sais que sir Henry Thornton s'était prononcé en ce sens, lui aussi; mais il n'en a jamais eu la preuve.

L'honorable M. MURPHY: En réponse à une question que je lui ai posée moi-même, M. Ruel a dit que les opérations de tous les embranchements du Nord-Ouest accusent un déficit.

L'honorable M. WATSON: Je l'ai entendu; il était alors uniquement question du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'honorable M. MURPHY: Il a dit qu'il y avait un déficit sur tout le parcours.

L'honorable M. WATSON: Il n'a pas dit cela.

L'honorable M. MURPHY: Je vous demande pardon; il l'a dit.

L'honorable M. WATSON: A propos de la nécessité de cette ligne, il a été signalé que la région intéressée produit quelque 2,400,000 boisseaux de blé. On a fait remarquer aussi que le cultivateur y est forcé, en moyenne, de voiturer son grain sur une distance de 32 milles. Qu'est-ce que cela signifie? Il n'y va pas, pour le fermier, de quelques sous du boisseau, mais de 30 cents pour chaque boisseau de son blé qu'il expédie au marché. Une voiture ne peut faire ce voyage que deux fois par semaine et transporter plus de 60 boisseaux à la fois. Si le chemin de fer passe à 12 milles seulement du fermier, il pourra faire un voyage chaque jour, et transporter 70 boisseaux du coup. On en conçoit le résultat.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur prétend-il que les cultivateurs ne devraient jamais être éloigné de plus de 12 milles de la voie ferrée?

L'honorable M. WATSON: Je dis qu'au point de vue économique le gouvernement canadien serait bien inspiré de doter les régions qui produisent le blé de voies ferrées au point où le cultivateur ne serait pas obligé de voiturer son grain sur une distance plus grande que 12 milles. C'est ce qu'a démontré l'expérience de la Saskatchewan. On n'a qu'à supputer le coût de ce transport. Allouons $5 par jour au fermier pour lui-même et son attelage...

L'honorable M. MURPHY: N'est-il pas vrai qu'une grande quantité de ce blé est transportée en camions automobiles à capacité de 3 ou 4 tonnes?

L'honorable M. WATSON: Non. J'ose dire que pas un seul boisseau de blé n'est transporté en camion; ce n'est pas pratique.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur veut-il dire que les camions ne servent jamais au transport du grain?

L'honorable M. WATSON: Pas que je sache.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur peut ne pas être bien renseigné.

L'honorable M. WATSON: Je suis assez bien renseigné. J'ose dire qu'à la connaissance de pas un seul membre de cette Chambre les camions ne sont employés à ces fins. Comme l'a fait observer l'honorable sénateur de Saskatchewan (l'honorable M. Gillis), l'adoption du présent amendement entraîne un retard d'une année ou deux dans la construction de cette ligne.

Je tiens à faire ressortir que le chemin de fer a raison de demander trois ans pour terminer l'entreprise. C'est la saison du printemps qui s'adapte le mieux aux travaux du régalage; les cultivateurs sont disponibles alors. Voilà qui sera préférable à une méthode qui laissera embaucher par l'entrepreneur des équipes d'Italiens. Grâce au mode proposé pas un sou ne quittera le pays comme il arriverait si les travaux devaient être achevés en une année. Prenons cette année, par exemple; nous sommes au mois de juillet. Les crédits adoptés par la Chambre à la session actuelle ne serviront pas cette année. Le chemin de fer ne construira pas un mille de voie ferrée; il peut poser les rails sur le parcours déjà régalé.

L'honorable M. ROBERTSON: Alors si le projet est réservé il n'en résultera aucune perte.

L'honorable M. WATSON: On souffrirait un retard de deux ans. Ceux qui se sont fixés en cette région, encouragés par la promesse d'un chemin de fer, n'y sont pas tous depuis sept ou huit ans; quelques-uns s'y sont établis au cours des deux ou trois dernières années seulement, depuis qu'on a fait le régalage du parcours. Je maintiens qu'il faut honorer notre engagement envers ces gens qui ont colonisé ce district dans l'attente que la voie ferrée y serait posée.

Selon moi la condition de trois ans est excellente: elle permet d'engager de bons ouvriers au moment opportun. Nous ne voulons pas que les entrepreneurs engagent comme cheminots ceux qui devraient travailler aux récoltes. Des milliers d'aoûterons arrivent dans l'Ouest à l'époque des moissons. Jamais nous n'aurons trop de main-d'œuvre pour les récoltes. Le régalage de la ligne de chemin de fer doit se faire au printemps, mais cela est impossible s'il faut attendre que le crédit nécessaire soit voté par la Chambre.

J'espère que la Chambre ne votera pas l'amendement mais permettra au National-Canadien d'entreprendre la construction de cette ligne et de remplir notre promesse; nous conserverons ainsi la confiance des colons qui se sont fixés en cette région.

(L'amendement de l'honorable sir James Lougheed, mis aux voix, est adopté.)

Voici le scrutin:

Contents:

Les honorables messieurs

Barnard,	Martin,
Beaubien,	McCall,
Bennett,	McCormick,
Black,	McDonald,
Blain,	McLean,
Blondin,	McLennan,
Bourque,	McMeans,
Boyer,	Michener,
Bradbury,	Mulholland,
Casgrain,	Murphy,
Chapais,	Reid,
Daniel,	Robertson,
David,	Ross (Middleton),
Donnelly,	Sharpe,
Fisher,	Smith,
Foster,	Stanfield,
Foster (sir George),	Tanner,
Gordon,	Taylor,
Kemp (sir Edward),	Todd,
Lougheed (sir James),	White (Inkerman),
Lynch-Staunton,	White (Pembroke),
Macdonell,	Wilson.—45.

Non-contents:

Les honorables messieurs

Belcourt,	De Veber,
Calder,	Farrell,
Côté,	Gillis,
Crowe,	Harmer,
Dandurand,	King,
Dessaulles,	Laird,
Legris,	Roche,
McHugh,	Ross (Moose Jaw),
Pardee,	Schaffner,
Planta,	Thibaudeau,
Prowse,	Turgeon,
Robinson,	Watson—24.

L'hon. M. ROBERTSON.

REJET DU BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT LLOYDMINSTER

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill 46 intitulé: Loi autorisant la construction d'une ligne des chemins de fer Nationaux allant dans la direction du nord-ouest, sur un parcours de 45 milles à partir de Lloydminster, tel qu'amendé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si la construction de la ligne proposée est différée je ne crois pas que la population du district en souffre outre mesure. Cette ligne en effet est parallèle aux voies projetées du Pacifique-Canadien et aux voies déjà existantes du National-Canadien. Si la mémoire ne me fait défaut, rien qu'une distance de quatre à dix milles la sépare du chemin de fer national et des lignes que le Pacifique-Canadien construit actuellement.

L'honorable M. GRIESBACH: De la rivière, s'entend.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La compagnie du Pacifique-Canadien est constituée depuis des années. Elle est actuellement à construire une ligne en cet endroit et sa voie desservira à peu près la même région que doit traverser la ligne projetée. Ainsi les colons du district ne manqueront pas de voie ferrée; par conséquent, je ne vois pas la nécessité de poser cet autre embranchement.

Je dis donc que cette construction n'est pas nécessaire en ce moment; en outre, si le gouvernement réserve le projet, il économisera $1,170,000 au Trésor. Tandis que j'ai la parole, je tiens à faire observer, en réponse à certaines choses dites au sujet du bill précédent, que le Sénat est libre de déterminer de son propre chef si la construction de certaines lignes est, ou n'est pas de nécessité publique. Plus que cela, le raisonnement de l'honorable leader du gouvernement pourrait s'appliquer tout aussi bien à toute ligne proposée dans les trois provinces de l'Ouest. Dans presque toutes les contrées de ces provinces, il y a des colons, et toutes tireraient de la construction d'un embranchement du réseau national les avantages soulignés par mon honorable ami. Mais allons-nous un seul instant reconnaître au gouvernement fédéral le devoir impérieux de construire, par tout le pays, toutes les lignes de chemins de fer qui seront avantageuses à la population? La conclusion logique

des arguments avancés serait que la construction d'une voie ferrée s'impose dans tous les districts du Dominion, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique et de la frontière internationale au septentrion. A dire le vrai, le fardeau énorme qui résulte de l'exploitation du réseau national et qui fait ployer le contribuable canadien, empêche le développement du pays. Le réseau est un ogre qui d'ici peu, ruinera la réputation financière du pays si on ne met pas un terme aux très, très grosses dépenses que chaque année nous effectuons pour son compte.

Il a été signalé au comité des Chemins de fer avec plus d'insistance, je crois, que nulle part ailleurs que les déficits annuels des chemins de fer Nationaux absorbent en entier l'impôt sur le revenu versé au fisc par le contribuable canadien. Je demande aux honorables sénateurs si le public est satisfait de payer à ces fins cette taxe exorbitante laquelle, nous le savons aujourd'hui, dépasse de 25 p. 100, celle perçue aux Etats-Unis. Va-t-il continuer à payer, de bonne grâce, cet impôt énorme qui sert uniquement à solder le déficit,—non pas les débours sur le compte du capital,—qu'accuse chaque année l'exploitation du réseau national? Est-ce que les directeurs des chemins de fer Nationaux font preuve de circonspection ou de prudence? Non pas; au contraire, ils dépensent sans compter. Peu importe de quel côté on envisage cette administration; elle est caractérisée partout d'une prodigalité outrée. Ce gouvernement fait la rémunération des employés supérieurs du chemin de fer sur une échelle qui dépasse tout ce qui s'est vu avant l'avènement du ministère actuel; en nul autre domaine on ne trouve des salaires pareils. Que les honorables sénateurs aillent voir à la gare Union les somptueuses voitures particulières réservées à l'usage des directeurs; elle encombrent les rameaux de la gare. Ces messieurs ne se privent de rien, absolument. Et pourtant le public canadien paye l'impôt sur le revenu simplement pour combler le déficit qu'ils nous apportent tous les ans. Comme un honorable sénateur l'a fait observer l'autre jour au comité des Chemins de fer, il y a des gens qui peine deux, trois ou quatre mois chaque année pour payer la taxe sur le revenu qui n'a d'autre objet que de combler les déficits des chemins de fer Nationaux.

Si l'administration du réseau national était marquée au coin de la prudence et de l'économie, au point de gagner l'adhésion du parlement, moi tout le premier, je laisserais entièrement à la discrétion des directeurs l'agrandissement du réseau; mais sans que le gouvernement du Canada, soit consulté, on achète des propriétés qui coûtent des millions, comme l'hôtel Scribe à Paris, ou bien ce coin de terre à Toronto. Sans autorisation, sans consulter le gouvernement canadien, on jette l'or à profusion; et maintenant le gouvernement, loin de protester, s'incline pour mieux porter le joug. Si le ministère savait faire face à son devoir du moment; s'il comprenait sa responsabilité actuelle; s'il était le moindrement disposé à dégrever le contribuable obéré, à mettre le holà à cette orgie de dépense chez les directeurs de nos chemins de fer, je dirais au gouvernement: "Nous avons confiance en vous; nous vous laissons entière discrétion en ce qui concerne l'agrandissement de nos voies ferrées qu'exigent les besoins du pays." Mais le gouvernement ne cherche aucunement à modérer la prodigalité de cette administration.

A la dernière session le gouvernement saisit le parlement d'un bill autorisant le débours de presque autant qu'aujourd'hui pour la construction de 26 ou 27 lignes d'embranchement, sans fournir de renseignements, sans indiquer les raisons qui légitimaient la construction des différentes lignes, ce qui prouve que le projet était inconsidéré. Le ministère était prêt à laisser tout le problème aux chemins de fer nationaux et à leur confier 30 ou 40 millions de dollars, sans contrôle, sans étudier le projet à fond. Cette année le gouvernement a saisi la Chambre de 26 bills. Est-ce que le ministère a tenté, à la Chambre des communes, de réduire ces dépenses? Pas le moins du monde. Les divers bills nous sont arrivés au Sénat, tels qu'ils avaient été présentés à la Chambre des communes.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: On y a ajouté quelque chose là-bas.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'en doute pas. Et qu'est-ce qu'on nous a dit quand nous avons commencé notre enquête sur la nécessité de toutes ces constructions? On nous a dit que le public les exigeait.

Or, qui est-ce qui administre les chemins de fer nationaux? Est-ce le Gouvernement? Est-ce le public canadien? Ou bien est-ce un conseil de régie sage et ami de l'économie, qui sait faire la gestion sûre et éclairée de cette immense propriété, la plus grande entreprise de chemin de fer sur notre continent? J'affirme que l'insouciance et l'imprévoyance de ces administrateurs constituent ni plus ni moins qu'une tragédie nationale, et si les hommes publics du Canada, les membres des deux Chambres du Parlement, ne se rendent pas compte immédiatement de toute leur responsabilité, l'exploitation du réseau national va précipiter une catastrophe financière dont le Canada se ressentira pendant des générations à venir.

L'honorable M. COTE: Honorables messieurs, la ligne proposée, qui va de Lloydminster à la Saskatchewan, traverse quelque 50 milles d'une contrée excellente, peuplée même avant la construction du Canadian-Northern. Cette région n'a pas sa supérieure dans tout l'Ouest. Je connais le pays: je l'ai parcouru d'une extrémité à l'autre à plus d'une occacion, je l'ai visité, j'y ai même fait des mesurages; et je vous assure que la seule manière de combler les déficits dont on a parlé est de construire des embranchements qui lieront ces districts au tronc de l'ancien Canadian-Northern. On me dit que le présent projet va rectifier l'erreur commise par le Parlement lorsqu'il contremanda les instructions de l'ingénieur et, à grand tort, altéra le tracé de la voie du Pacifique-Canadien et fit perdre au pays des centaines de millions de dollars Je sais qu'advenant la construction de cette ligne elle va raporter dès le début et contribuera à solder les déficits des chemins de fer nationaux.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, on m'apprend que dans la chaleur de la discussion j'ai oublié de proposer mon amendement. Je croyais l'avoir fait. Je propose maintenant que le bill soit lu pour la 3e fois, à trois mois de ce jour.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, l'indignation feinte de mon honorable ami contre la prétendue prodigalité outrée des administrateurs de nos chemins de fer m'a bien amusé. Il nous a dit que le ministère actuel, sans se soucier de la situation financière du pays, a proposé, l'an dernier, la construction de 26 lignes de chemins de fer coûtant de 28 à 40 ou 50 millions de dollars, et que le Sénat, dans sa sagesse, avait rejeté la proposition. Sans étude, sans savoir le moindrement de quoi il retournait, sans se préoccuper des conséquences aux finances des chemins de fer nationaux, le gouvernement et la Chambre des communes ont proposé ces débours avec enthousiasme.

A l'occasion, la mémoire peut bien me faire défaut, mais je ne saurais oublier qu'en parcourant les notes qui accompagnent ces bills, j'ai découvert que tous ces projets avaient été mis en train par mon honorable ami lui-même, sans consulter le Parlement, sans demander les fonds nécessaires, sauf au moyen des crédits généraux, sans même que cette Chambre fût avertie de ce qui se passait; et voilà qu'aujourd'hui, un des ministres du temps nous dit que l'objet du Gouvernement n'était pas de construire des voies ferrées, mais simplement de donner de l'emploi aux anciens combattants.

Or, j'ai souvenance,—je crois l'avoir ici,—de ce qu'a dit mon honorable ami: que durant la guerre,—et sans doute, aurait-il pu ajouter, jusqu'au jour où son parti a dû quitter le pouvoir,—on s'est livré à une orgie, à une véritable folie de dépenses; il est tout de même assez crâne aujourd'hui pour censurer le gouvernement actuel de continuer ce que lui-même a commencé.

A propos du présent projet et de tous les bills intéressant les embranchements, je tiens à dire que jamais un comité de cette Chambre n'a scruté de plus près un projet de construction ferroviaire. C'est franchement malheureux que l'honorable sénateur ait choisi cette ligne en particulier pour en faire l'objet de son ironie et de sa condamnation, parce qu'elle intéresse justement une des régions où le Pacifique-Canadien tenait à avoir la haute main. Voilà deux ou trois ans, nous avons vu sur la carte que le Pacifique-Canadien, profitant des embarras financiers du National-Canadien pénétrait de plus en plus vers le nord et tentait d'arriver à Lloydminster pour desservir le territoire dont le service fait l'objet de la ligne proposée La compagnie du Pacifique-Canadien n'est pas resté muette: elle a réclamé que le réseau national fût enjoint de partager ce territoire, qu'elle construisit cette ligne et ne l'exploitât qu'à demi afin d'assurer 50 p. 100 du mouvement au Pacifique-Canadien; mais un coup d'œil sur la carte, il y a deux ans, nous a révélé que le Pacifique-Canadien poussait jusqu'à Lloydminster, mais qu'il voulait pénétrer au delà et envahir ce territoire même.

Maintenant, quelle a été la décision du comité? En présence de tous les faits, il a décidé que ce territoire appartient au National-Canadien qui est sur les lieux, à Lloydminster même, et qu'il a droit d'être le premier à construire et devancer ainsi de deux ou trois ans le Pacifique-Canadien. Est-ce que l'honorable sénateur, par sa motion d'ajournement, veut permettre au Pacifique-Canadien d'usurper le privilège du National-Canadien et s'implanter en cette région avant ce dernier? Il me répondra qu'il s'agit de fonds particuliers et non pas des deniers publics; je lui dis que la construction de cette voie, qu'elle soit exécutée par le Pacifique-Canadien ou par les chemins de fer nationaux sera payée de la même façon: par l'émission d'obligations pour chaque mille du parcours. Si le National-Canadien construit, il émettra des obligations à cette fin. Quand le Pacifique-Canadien y sera arrivé et qu'il voudra acquérir des droits de circulation ou une part égale dans l'exploitation, il soldera la moitié de l'intérêt des valeurs émises; mais tout le monde sait qu'il est avantageux à un chemin de fer d'avoir deux ou trois ans pour développer ses voies et établir ses raccordement. Est-ce que

le Sénat du Canada veut entraver les progrès des chemins de fer nationaux? Au détriment de ces derniers veut-il permettre au Pacifique-Canadien de les devancer en cette région? Il est regrettable que mon honorable ami, qui aussitôt levé a affirmé que cette ligne était parallèle à la voie du Pacifique-Canadien, ait oublié, ou n'ait pas entendu, parce qu'absent, ce qui s'est dit en comité: que le Pacifique-Canadien n'y est pas du tout. Le National-Canadien y est déjà établi; mais dès qu'il propose la construction de cette ligne, le Pacifique-Canadien veut entrer en ce territoire.

Les sénateurs de cette partie du pays insistent sur la nécessité de la ligne proposée; le projet a rallié l'appui unanime du comité; quand le comité était mal disposé, nous le sentions. A notre sens, il y allait de la dignité nationale de ne pas tolérer que notre chemin de fer fût relégué au second plan, pour faire place au Pacifique-Canadien, alors qu'il était déjà sur les lieux et sur sa propriété même. Nous ne pouvions pas concéder que le crédit du Canada faisait défaut pour permettre aux chemins de fer nationaux de construire en cette région avant le Pacifique-Canadien; et, la question discutée à fond, avec cartes à l'appui, nous avons approuvé le motif du bill et conclu que le réseau national devait s'y établir le premier. Je m'étonne que des influences secrètes puissent dicter une décision contraire, alors qu'en plein jour, nous avons conclu à l'adoption du présent bill. De tous les arguments avancés pas un seul n'a laissé de rallier l'appui du comité; et bien que le seul intérêt que j'aie à servir soit celui de l'Etat je dois protester contre la motion de mon honorable ami qui propose l'ajournement à trois mois.

L'honorable W. A. GRIESBACH: Honorables messieurs, je trouve opportun de contribuer ici quelques observations au présent débat. Je puis dire, tout d'abord, que j'ai l'intention de voter le rejet de l'amendement et l'adoption du bill. Deux principes semblent guider les honorables sénateurs dans leurs décisions relatives à ces embranchements. Au sens de certains honorables collègues une ligne ne doit pas être construite à moins d'être sûrement profitable; d'autres trouvent qu'il suffit, pour justifier la construction d'un embranchement que la population d'une région la réclame parce qu'elle souffre de l'absence de la voie ferrée. Ces deux conditions sont présentes en l'espèce.

Voici une contrée qui depuis longtemps compte une bonne population et dont la production est considérable; une ligne de voie ferrée y rapportera dès le début et répondra aux besoins des habitants.

L'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) et d'autres honorables collègues posent qu'il n'incombe pas à l'Etat de venir en aide aux régions colonisées par les pionniers d'autrefois. Un honorable sénateur de la province de Québec a fait lecture de résolutions adoptées par des Boards of Trade condamnant pareil régime et suggérant au gouvernement qu'il serait préférable d'attendre la colonisation complète des districts contigus au chemin de fer avant d'ouvrir de nouveaux territoires. Eh bien, l'histoire de notre pays nous apprend que le Canada a été développé par des individus qui pour une raison ou pour un autre, se sont fixés, en pionniers, dans les régions lointaines. Je ne saurais dire pourquoi ils ont agi de la sorte; c'est évidemment un trait caractéristique de nos gens qu'ils veulent toujours pousser plus loin. C'est ce que les gouvernements ont toujours reconnu: ils ont toujours doté ces régions de chemins de fer. Voilà ce qu'on a toujours fait; voilà ce qu'on va continuer à faire. Le Gouvernement doit, et le plus tôt possible, fournir un service de voie ferrée à ces gens.

En ce qui concerne le présent bill il intéresse un district qui mérite notre considération particulière. Ce district est très fertile et pendant trois années consécutives, à l'exposition de Chicago, il a remporté le championnat du monde pour la production de l'avoine. Sa population est intelligente, laborieuse et amis du progrès. Je prie donc l'honorable sénateur de songer sérieusement à tout cela avant de voter le rejet de ce qui me paraît être une excellente proposition d'affaires.

L'honorable C. P. BEAUBIEN: Honorables messieurs, quelques mots seulement touchant la ligne projetée. Le comité ne s'est épargné aucun effort pour obtenir des renseignements propres à amener la décision de gens qui, bien qu'animés des meilleures intentions, ne se connaissaient pas en matière de chemins de fer. A un certain moment, ces efforts ont porté fruit: le comité a adopté une résolution priant le gouvernement, et les chemins de fer nationaux, d'émettre un certificat,—qu'on pourrait afficher par tout le pays,—légitimant de nouvelles dépenses sur le compte de chemins de fer dont les opérations, chaque année, accusent un déficit énorme. Qu'est-il arrivé lorsque le comité a soumis cette requête au gouvernement et que les directeurs des chemins de fer nationaux ont reçu leurs instructions? Qu'avons-nous obtenu par la suite? Une opposition masqués et du barguignage; et finalement, tard dans la soirée, quand la plupart des membres du comité avaient disparu, la résolution adoptée par le comité a semblé

disparaître elle aussi; de cette façon les chemins de fer nationaux ont éludé l'obligation de remettre à cette Chambre un document officiel, portant la signature d'un directeur responsable et justifiant chacun des débours énormes qu'on nous demandait d'approuver. Est-ce que pareille conduite, honorables messieurs, indique, de la part du ministère et de l'administration du réseau national, un désir très vif de légitimer ces projets?

En définitive quelle était l'épreuve, exposée par le leader de ce côté de la Chambre, que voulait appliquer le comité? Elle était on ne peut plus simple et sensée. On demandait une réponse, oui ou non, à ces questions: "Est-ce que la ligne de chemin de fer dont on nous prie de solder la construction va rapporter des bénéfices? Ses revenus vont-ils suffire à son entretien? Va-t-elle constituer un autre fardeau sur le dos des contribuables?" C'était très simple. Nous a-t-on remis le certificat demandé, nous a-t-on répondu? Non. Nous n'avions pour nous guider que de vagues rapports émanant d'employés inconnus de la compagnie.

Quand il était impossible d'établir que la ligne proposée serait profitable les chemins de fer ont protesté: "Mais la construction de cette voie est nécessaire au pays. Il faut l'autoriser." Je reconnais qu'en certains cas, ce raisonnement a beaucoup de poids; seulement il ne faut pas oublier que le pays exploite un réseau de chemins de fer, par accident,—un accident bien triste pour le Canada, mais nous devons veiller à ce qu'il ne soit pas fatal. Nous ne sommes pas ici pour poser une voie ferrée partout où une population s'est fixée. Même si nous avions les moyens de le faire, serait-ce raisonnable de nous le demander? Non pas: il n'y a là rien de raisonnable.

Voilà maintenant que pour justifier la construction de ces embranchements on invoque une troisième raison: tout simplement l'orgueil de notre réseau national. J'ai écouté un discours merveilleux sur la fierté que, citoyen du Canada, je devrais ressentir au sujet de notre chemin de fer National,—le chemin de fer que nous devons à un accident. On nous demande: "Allez-vous permettre au Pacifique-Canadien d'usurper cette ligne?" Mais, honorables messieurs, les chemins de fer de l'Ouest nous imposent tous les ans un déficit de millions de dollars.

L'honorable M. SHARPE: Sur les prairies?

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui.

L'honorable M. SHARPE: Non pas.

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui, assurément.

L'honorable M. SHARPE: Non.

L'honorable M. BEAUBIEN: Très bien.

L'honorable M. LAIRD: Les directeurs des chemins de fer n'ont pas dit cela.

L'honorable M. BEAUBIEN: Les rapports des chemins de fer montrent que les voies ferrées de l'Ouest accusent, chaque année, un déficit de plus de deux millions de dollars.

L'honorable M. SHARPE: Ce n'est pas là même chose: les quatre provinces de l'Ouest y sont prises en bloc.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je prie mon honorable ami, pour les fins de la présente discussion, de supposer que j'ai raison.

L'honorable M. SHARPE: Je refuse.

L'honorable M. BEAUBIEN: Il constatera que je ne suis pas très loin de la vérité. Croyez-vous, honorables messieurs, qu'il soit facile d'inculquer ce sentiment d'orgueil dont mon honorable ami a parlé avec tant d'éloquence, à ceux qui doivent solder ces déficits annuels? Allez à l'homme d'affaires qui vient de travailler pendant deux, ou trois, ou quatre mois pour payer son impôt sur le revenu, c'est-à-dire pour combler les déficits des chemins de fer Nationaux, et demandez-lui: "Mon ami, vous n'êtes pas fier de votre tâche?"

L'honorable M. DANDURAND: Si la proposition est bonne au point de vue du Pacifique-Canadien, n'est-on pas en droit de conclure qu'elle est bonne également au point de vue du National-Canadien?

L'honorable M. BEAUBIEN: Ma réponse est très simple: Il existe d'excellents placements, mais si mon honorable ami n'a pas de fonds ira-t-il en emprunter à la banque pour faire un bon placement?

L'honorable M. DANDURAND: Comme le Pacifique-Canadien, oui.

L'honorable M. BEAUBIEN: Un moment, je vous prie. Les chemins de fer Nationaux viennent nous demander des fonds tous les ans. Si mon honorable ami a raison, ils nous en demanderont plus l'année prochaine, et plus encore l'année suivante.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Et le gouvernement va nous taxer pour prélever ces fonds.

L'honorable M. BEAUBIEN: Nous serons fiers du réseau national quand il sera bien administré,—aussi bien que d'autres chemins de fer du pays. Seulement à mon sens il ne s'agit pas d'orgueil en ce moment; il s'agit tout simplement de déterminer si nous avons, ou si nous n'avons pas, les fonds nécessaires.

Je suis très bien disposé envers les gens de l'Ouest qui demandent des embranchements; mais je veux qu'on s'intéresse à toutes les régions du pays. Si l'honorable sénateur de l'Ouest qui a pris la parole tout à l'heure voulait jeter un coup d'œil sur la province d'Ontario, la province de Québec et les Provinces maritimes, et supputer les milles presque innombrables de voie ferrée qu'il y faudrait poser pour que personne ne fût éloigné de plus de 12 milles d'un chemin de fer, il conclurait qu'il y faut cinquante ans de construction.

L'honorable M. LAIRD: Donnez-nous vos ressources.

L'honorable M. MURPHY: Vous avez vos subventions.

L'honorable M. BEAUBIEN: Vous avez la preuve que depuis plus de 50 ans, 11,000 habitants des régions les plus anciennes du pays, sont à plus de 50 milles de la voie ferrée. Est-ce qu'ils se sont plaints? Il faut justifier la construction de ces embranchements. Nous ne reconnaissions qu'une raison qui légitime cette construction: que les revenus de la ligne, une fois construite, suffiront à solder les frais de son entretien. Voilà ce qu'on n'a pas établi; moins peut-être pour le présent projet que pour tout autre. Il n'y a rien qui prouve que cette ligne sera profitable. M. Ruel a comparu devant le comité et il a convenu que sous le régime actuel des tarifs de transport, le mouvement du blé ne peut pas être profitable. Je sais que dans la suite, un autre représentant des chemins de fer Nationaux a affirmé le contraire. Mais voilà le témoignage du National-Canadien; le moins qu'on puisse dire c'est que la déposition d'un représentant annule celle de l'autre, en sorte que nous n'en sommes pas plus éclairés.

En second lieu, on nous dit que la population veut cette ligne. Eh bien, le Pacifique-Canadien est prêt à hasarder cette entreprise. Pourquoi tant de frénésie pour courir ce risque à la place du Pacifique-Canadien? Peut-il y avoir une raison à cela?

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas un risque.

L'honorable M. BEAUBIEN: Pas un risque?

L'honorable M. DANDURAND: Le Pacifique-Canadien émettra des obligations tout comme le ferait le National-Canadien; mais alors la ligne alimentera le Pacifique-Canadien et non pas le National-Canadien.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: De poison.

L'honorable M. BEAUBIEN: Dois-je comprendre que pour justifier cette construction on prétend qu'elle n'entraîne pas de dépenses? Le gouvernement nous demande 27 millions de dollars; et il trouve que ce n'est pas une dépense parce qu'il va se porter garant des obligations et les vendre.

L'honorable M. DANDURAND: La ligne va rapporter des profits.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami n'a pas une seule preuve à l'appui de ce qu'il avance. Voilà pourquoi il a tenté, avec toute son éloquence, il y a un moment, d'inculquer à tous les honorables membres l'orgueil de nos grands chemins de fer nationaux: il voulait leur faire oublier tout le reste, oublier surtout le devoir de cette Chambre, lequel, si nous y manquons, ne sera jamais accompli, d'empêcher toute dépense qui n'est pas légitime. Pour cette raison, je voterai contre l'adoption du bill.

L'honorable G. D. ROBERTSON: Honorables messieurs, avant d'arriver à une conclusion, examinons un peu la situation en ce qui intéresse le présent projet. Permettez-moi tout d'abord d'exprimer mon regret que l'honorable leader du ministère, dans la chaleur du débat, ait créé l'impression,—je suis persuadé qu'il ne l'a pas fait à dessein, mais l'impression ne s'en dégage pas moins de ses paroles,—que la proposition de l'honorable leader de ce côté de la Chambre était motivée par son intérêt dans une autre compagnie de chemin de fer. Comme mon honorable chef a déjà pris part à la discussion, je ne saurais laisser passer sous silence pareille insinuation, car elle révoque en doute la sincérité d'un honorable collègue que nous connaissons tous, que tous nous respectons et au sujet duquel pareille opinion répugne. Me sera-t-il permis d'ajouter, bien que mon nom n'ait pas figuré au rang des "fameux six" mentionnés par l'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton), que je suis actionnaire du Pacifique-Canadien, dont j'ai acheté et payé des actions sur le marché des valeurs. N'empêche que lorsque, selon mon avis, le Pacifique-Canadien est censuré avec raison, je ferai corps avec ses critiques; et il en sera de même des chemins de fer nationaux. Telle sera toujours mon attitude en ces questions.

A présent quelle est la situation en ce qui intéresse cette ligne en particulier? Lloydminster est un village dans la région est d'Alberta au sud et à l'est de la ville d'Edmonton. Il est à proximité de la rivière Saskatchewan-Nord. La voie du National-Canadien qui re-

lie Saskatoon à Edmonton le traverse. Au nord de Loydminster se trouve une contrée, large peut-être de 20 milles en moyenne, qui n'est pas actuellement desservie par un chemin de fer. Mais voilà déjà plusieurs années, le Parlement canadien autorisa le Pacifique-Canadien à poser une voie parallèle à celle du National-Canadien entre Edmonton et la rivière Saskatchewan-Nord. Je me rappelle très bien que la loi autorisant cette construction prescrivit que les chemins de fer nationaux eussent le droit de circuler sur la voie s'ils le désiraient; et de même, advenant que le réseau national construisît le premier, le Pacifique-Canadien fût assuré du même droit de circulation. En ce moment, le Pacifique-Canadien est déjà rendu à quelques milles au sud de Lloydminster et poursuit présentement des travaux de construction qui l'approchent de cet endroit.

L'honorable M. DANDURAND: Il me semble qu'il est à 30 milles de Lloydminster.

L'honorable M. ROBERTSON: Si je ne m'abuse, il compte arriver à Lloydminster cette année.

Si les honorables sénateurs peuvent évoquer la carte que nos regards ont rencontrée dans la salle de comité pendant tout le temps de nos délibérations, ils se souviendront que la ligne proposée longe la voie actuelle du National-Canadien pendant environ les 15 premiers milles du parcours: à aucun point une distance de plus de quatre milles ne les sépare. Au delà, les deux voies s'éloignent l'une de l'autre et sont peut-être séparées par une distance de 15 milles.

On nous demande de débourser $1,170,000,— à quelle fin? Pour faciliter un peu plus le chargement du grain sur les wagons de chemin de fer par les cultivateurs de cette région. Rendez-vous bien compte que la réalisation de ce projet n'accroîtra en rien le trafic du réseau national; le mouvement sera simplement détourné des anciennes stations sur la ligne existante aux nouvelles de la ligne proposée; les deux voies partageront le mouvement qui est aujourd'hui acquis à la seule voie existante. A mes yeux, il n'est nullement question de rivalité entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien; il s'agit de savoir si cette Chambre est disposée à approuver la construction d'un chemin de fer pour le service de chaque ferme en ce pays. Si nous adoptons pareil programme, la ruine des chemins de fer nationaux du Canada est inévitable.

N'allons pas oublier que l'an dernier le réseau national, sur toute la somme de ses recettes brutes, $254,000,000, n'a encaissé que huit cents du dollar, défalcation faite de ses frais d'exploitation. Il n'a pas de fonds à l'intention de ses frais obligatoires. L'honorable leader du Gouvernement fait remarquer que l'entreprise ne coûtera rien au pays puisqu'on va émettre des obligations. Mais qui va solder l'intérêt de ces valeurs si ce n'est le chemin de fer?

En très grande partie, les lignes proposées doivent être construites, puisqu'elles ne font que prolonger les embranchements qui existent déjà. Mais il n'en est pas ainsi du présent projet. On n'a pas fait le régalage d'un seul pied du parcours en question; il s'agit d'une ligne entièrement nouvelle: un rameau de la voie principale du réseau national, partant de Lloydminster et longeant la grande voie parallèlement sur une distance appréciable.

Sans entrer dans une discussion générale de la question, je puis bien dire une chose que je m'étais proposé de faire valoir au cours du débat sur ces bills. Je ne saurais lire dans l'esprit des autres honorables membres du comité des chemins de fer; seulement quant à moi, ce que je trouve à redire contre les administrateurs des chemins de fer nationaux, c'est que je n'ai pas confiance en la sincérité et l'honnêteté des directeurs du National-Canadien pour ce qui regarde le programme de construction soumis au Parlement. J'ai constaté à ma satisfaction que ces administrateurs ont recommandé des projets qu'ils savent irréalisables, des projets qui ne leur sourient pas, mais qu'ils ont proposé par suite de certaines influences occultes. Je maintiens, honorables messieurs, que devant pareille attitude de la part des directeurs des chemins de fer nationaux, nous ne pouvons pas avoir confiance en tout ce qu'ils proposent au Parlement. J'espère qu'avant une au tre session le Parlement et le public auront l'assurance que l'attitude des directeurs du réseau national en ce qui concerne les dépenses sur le compte du capital sera de nature à rallier notre appui et notre confiance. Les lignes d'embranchement ne sont pas la seule entreprise dans cette catégorie de dépenses dont le Parlement sera saisi avant bien longtemps. Il y a lieu de croire que d'ici peu on proposera au public et au Parlement la construction de gares somptueuses dans quelques-unes de nos grandes villes, gares qui coûteront plus de mllions encore que tous les embranchements qui font l'objet du présent programme. Il est grand temps que quelqu'un en autorité examine de près, dans tous leurs détails, tous ces projets, dans l'intérêt non seulement du réseau national même, mais encore de l'avenir du Canada; car fatale-

ment, si la tendance actuelle n'est pas modérée nous aurons lieu de regretter amèrement le jour où le Parlement a pris la haute main sur les chemins de fer nationaux. Tout comme mon honorable chef qui, voilà quelque temps, a exposé clairement ses sentiments à ce sujet, je suis persuadé que si on avait cherché à réaliser le programme élaboré par les hommes qui étaient à la direction du chemin de fer lorsque l'Etat en fit l'acquisition, on serait arrivé, dans un temps raisonnable, grâce au concours d'hommes éclairés et compétents, à une solution satisfaisante du problème. Mais que s'est-il passé? Sur le rôle des directeurs de nos chemins de fer figurent déjà les noms d'hommes presque sans expérience, de compétence, et parfois de sincérité suspectes. A mon avis, un nouveau chef de direction, entouré d'adjoints pareils, ne saurait, en dépit de toute la bonne volonté et de toutes les qualités au monde, assurer le succès de l'entreprise; et je le plains plus que je ne le censure.

(L'amendement proposé par sir James Lougheed, mis aux voix, est adopté.)

Voici le scrutin:

Contents:

Les honorables messieurs

Barnard,	McCall,
Beaubien,	McCormick,
Bennett,	McDonald,
Black,	McLean,
Blain,	McMeans,
Blondin,	Michener,
Bourque,	Mulholland,
Boyer,	Murphy,
Bradbury,	Planta,
Casgrain,	Reid,
Chapais,	Robertson,
Crowe,	Ross (Middleton),
Daniel,	Schaffner,
Donnelly,	Sharpe,
Fisher,	Smith,
Foster (sir George),	Stanfield,
Fowler,	Tanner,
Gordon,	Taylor,
Green,	Todd,
Kemp (sir Edward),	Webster (Stadacona),
Lougheed (sir James),	White (Inkerman),
Lynch-Staunton,	White (Pembroke),
Macdonell,	Willoughby—47.
Martin,	

Non-contents:

Les honorables messieurs

Belcourt,	Legris,
Calder,	McCoig,
Côté,	McHugh,
Dandurand,	Pardee,
Dessaulles,	Prowse,
De Veber,	Robinson,
Farrell,	Roche,
Gillis,	Ross (Moose Jaw),
Griesbach,	Thibaudeau,
King,	Turgeon,
Laird,	Watson—23.
Lavergne	

3e LECTURE DU BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT DUNBLANE-MAWER

Bill 49, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer Nationaux du Canada entre Dunblane et Mawer, ou un point sis à l'ouest de ce dernier endroit, dans la province de Saskatchewan, telle que modifiée.—L'honorable M. Dandurand.

3e LECTURE DU BILL DE FAILLITE (EMPLOI D'AVOCATS)

Bill 15, intitulé: Loi modifiant la loi de faillite (emploi d'avocats par le syndic).—L'honorable M. Haydon.

3e LECTURE DE PLUSIEURS BILLS DE DIVORCE

Bill K6, intitulé: Loi pour faire droit à Eva Laura Bell.—L'honorable M. Haydon.

Bill L6, intitulé: Loi pour faire droit à Peter Alexander Fawcett.—L'honorable M. Haydon.

Bill M6, intitulé: Loi pour faire droit à James Henry Cooke.—L'honorable M. Haydon.

Bill N6, intitulé: Loi pour faire droit à Beatrice F. Mastron.—L'honorable W. B. Ross.

Bill O6, intitulé: Loi pour faire droit à Herman Kleinsteuber.—L'honorable M. Blain.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT ENTRE KINGSCLEAR ET LA RIVIERE SAINTE-CROIX

Etude de l'amendement proposé par le comité.

L'honorable M. BLAIN propose l'adoption de l'amendement apporté par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Ports au bill 26, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer Nationaux entre Kingsclear et la rivière Sainte-Croix, dans la province du Nouveau-Brunswick.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose, en amendement, que le rapport du comité permanent soit soumis au comité général de la Chambre.

L'amendement de sir James Lougheed est adopté.

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand la Chambre se forme en comité et passe à la discussion des articles du bill:

L'honorable M. BELCOURT préside à la séance.

Les articles de 1 à 5 sont adoptés.

Article 6 (l'émission de valeurs est limitée si on obtient des droits de circulation):

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si je comprends bien, la présente motion est de modifier plus avant l'article 6 déjà modifié.

Voici ce que je propose, honorables messieurs: Le bill autorise d'abord la construction de toute la ligne, de Kingsclear à Vanceboro. Il prescrit de plus qu'advenant une décision de la commission des Chemins de fer, compétente en l'espèce, accordant des droits de circulation entre Harvey et Vanceboro, ce dernier parcours ne sera pas construit. Si le National-Canadien obtient le droit de circuler sur la voie du Pacifique-Canadien entre Harvey et Vanceboro, il pourra poser un embranchement de Kingsclear à Harvey.

Or j'ai déjà suggéré de laisser une autre alternative à la commission des Chemins de fer, celle d'autoriser la circulation sur la voie du Pacifique-Canadien entre Fredericton et Vanceboro, évitant ainsi la construction de 14 milles de parcours qui coûterait environ un million de dollars, tout au moins. Nombre d'honorables représentants du Nouveau-Brunswick m'ont donné à entendre que les chemins de fer Nationaux, grâce à ces droits de circulation, atteindraient leur but sans effectuer des dépenses considérables sur le compte du capital. Les deux chemins de fer auraient les mêmes avantages. D'aucuns ont trouvé à redire contre la pente du Pacifique-Canadien, laquelle je crois, dépasse 1 p. 100; mais quelle que soit la rampe de la voie, il me semble que là où passe le Pacifique-Candien, le National-Canadien peut passer. Les deux seraient absolument sur le même pied, et nous économiserions le montant qu'on propose de décaisser.

Selon moi on devrait, pour le moment, obtenir ces droits de circulation. Il n'est pas nécessaire que le réseau national soit toujours astreint à ce régime; mais il devrait acquérir ces droits pour trois ou cinq ans jusqu'au jour où la situation financière du Canada lui permette d'entreprendre un programme coûteux de construction ferroviaire.

Je n'insiste pas sur l'adoption de l'une ou de l'autre alternative; je dis simplement que puisque nous allons soumettre à la commission des Chemins de fer la question des droits de circuler entre Harvey et Vanceboro on ferait bien de lui signaler en même temps l'opportunité de régler tout le problème en accordant aussi des droits de circulation entre Fredericton et Vanceboro. Voilà l'explication que je voulais faire à la Chambre; et je propose l'amendement en ce sens.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Advenant l'adoption de l'amendement proposé, est-ce que la construction de cette ligne ne serait pas autorisée si la commission des Chemins de fer accorde ces droits de circulation?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Parfaitement: il n'y aurait pas de construction.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Tout cela relève uniquement de la commission des Chemins de fer?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. Je puis ajouter qu'aux termes du bill, trois choses peuvent se faire: les chemins de fer Nationaux peuvent construire de Kingsclear à Vanceboro,—c'est ce que le bill autorise; toutefois si la commission des Chemins de fer accorde des droits de circulation de Harvey à Vanceboro, on ne construirait que le reste du parcours, à savoir de Harvey à Vanceboro, soit 14 ou 16 milles, dont la construction coûterait à peu près un million de dollars. Je demande que la commission des Chemins de fer soit autorisée à résoudre tout le problème en accordant des droits de circulation à partir de Fredericton, ce qui obvierait à toute construction: il s'agirait simplement de déterminer les conditions régissant l'accord de ces droits.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mais c'est de la commission des Chemins de fer que relève toute cette question?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. C'est elle qui décide.

L'honorable M. GORDON: Je dois avouer que je n'approuve pas du tout ce projet; du reste je ne comprends pas bien l'amendement proposé. A mon sens la compagnie devrait acquérir le droit de circuler entre Fredericton et Vanceboro.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Puis-je faire remarquer à mon honorable ami qu'apparemment le Parlement doit autoriser le chemins de fer nationaux à construire une ligne avant que les directeurs puissent invoquer l'autorité de la commission des Chemins de fer pour obtenir le droit de circuler. C'est-à-dire qu'une compagnie doit nécessairement avoir l'autorité de construire une ligne de chemin de fer avant d'être en mesure de s'adresser à la Commission pour en obtenir le droit de circuler sur une autre voie. . .

L'honorable M. CASGRAIN: Et cette ligne doit aller dans le même sens que l'autre voie.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Parfaitement; en sorte qu'advenant le refus de la commission des Chemins de fer d'accorder un droit de circulation la compagnie peut procéder à la construction de sa ligne en vertu de l'autorité que lui confère sa constitution.

L'honorable M. GORDON: Je voudrais savoir s'il n'est pas possible que le National-Canadien se montre trop difficile, en refusant d'adhérer à une proposition équitable de la part du Pacifique-Canadien et en construisant quand même sa ligne.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La compagnie est tenue de soumettre la question à la commission des Chemins de fer tout d'abord; si cette dernière n'arrive pas à faire conclure une entente entre les intéressés, les chemins de fer nationaux auront l'autorisation de construire.

L'honorable M. DANDURAND: Je veux faire observer à mon honorable ami que l'amendement dont il a fait lecture ne semble pas concorder avec l'explication qu'il en donne. Il a dit que la commission des Chemins de fer pourrait accorder le droit de circuler momentanément; mais le texte de l'amendement ne supporte pas pareille interprétation. Ainsi dès que la commission des Chemins de fer émettrait une ordonnance autorisant le National-Canadien à circuler sur l'autre voie à partir de Fredericton la compagnie des chemins de fer nationaux ne pourrait pas s'adresser à la Commission pour la prier de confirmer cette ordonnance.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je prévois que toute ordonnance émise par la commission des Chemins de fer spécifiera sa durée limitée. Ces conventions, je crois, n'ont rien de perpétuel: elles sont pour un temps déterminé seulement. Les deux compagnies pourront saisir la Commission de leurs opinions relatives à la durée de l'arrangement.

L'honorable M. DANDURAND: Je puis sans doute formuler l'objection que le National-Canadien fera valoir contre l'alternative proposée,—de tout laisser à la discrétion de la commission des Chemins de fer. Les chemins de fer nationaux m'ont remis un état,—il est reproduit à la page 527 des débats du Sénat, —indiquant que le réseau national en utilisant la route Kingsclear au lieu de circuler sur la voie du Pacifique-Canadien à partir de Fredericton, économiserait $32,656 chaque année.

L'honorable M. GORDON: Puis-je demander si les chiffres cités par M. Gzowski ont été communiqués à la Chambre des communes et si cela explique l'adoption du bill par cette Chambre? Ou bien l'a-t-elle adopté simplement en conséquence de l'exposé démontrant que le National-Canadien n'avait pas en quantité suffisante des wagons de retour?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne saurais répondre à mon honorable ami: en effet, cette discussion a eu lieu dans la salle du comité des Chemins de fer et non pas à la Chambre même; elle n'est pas reproduite au Compte rendu des débats de la Chambre des communes.

Lorsque nous avons étudié ce projet, ainsi que je l'ai fait remarquer mardi, le comité a jugé qu'il était dans l'intérêt du réseau national d'avoir une ligne jusqu'à Vanceboro. Voici maintenant que mon honorable ami propose en alternative, de soumettre à la commission des Chemins de fer l'opportunité d'accorder au National-Canadien des droits de circulation de Fredericton à Vanceboro. Toutefois, les chemins de fer Nationaux sont si convaincus de la nécessité de construire cette voie de 14 milles entre Kingsclear et Harvey, un raccourci, qu'ils ne sont pas enclins à tout laisser à la discrétion de la commission des Chemins de fer de crainte que cette dernière puisse émettre une décision qui porte atteinte à leurs intérêts. Les directeurs du réseau national sont convaincus que la construction de cette petite ligne de 14 milles leur sera si avantageuse qu'elle s'impose, et ils ne veulent pas laisser cela à la discrétion de la Commission. Il incombe au Sénat de trancher ette question.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais n'est-ce pas là précisément une des fonctions de la commission des Chemins de fer? Si les chemins de fer nationaux et le Gouvernement ont perdu confiance en la commission des Chemins de fer, la chose est déplorable au point de vue de l'autorité de la Commission dans le domaine des chemins de fer du Canada.

L'honorable M. DANDURAND: En l'occurrence les directeurs du chemin de fer national croient sans doute que la Commission est plus favorable à une proposition qu'à l'autre. Si je ne m'abuse, il a été affirmé au comité qu'un des commissaires a exprimé l'opinion que le droit de circulation de Fredericton à Vanceboro était préférable à la construction de ce raccourci. J'en parle pour faire ressortir la situation exceptionnelle des chemins de fer nationaux qui ne veulent pas en soumettant la chose à la discrétion de la commission des Chemins de fer ou de tout autre organe, risquer de perdre un avantage qui leur paraît fort précieux. Mais je n'en dirai pas plus long; je rappelle simplement que mardi dernier j'ai fait lecture en Chambre ici, et fait consigner au hansard, un exposé indiquant les avantages qu'assurait au réseau national la construction de la ligne à Harvey de préférence aux droits de circulation sur la voie du Pacifique-Canadien entre Fredericton et Vanceboro. Cet exposé a signalé

aussi le très grand avantage que le Pacifique-Canadien a tiré du monopole du mouvement des marchandises en ce territoire, mouvement alimenté par les chemins de fer nationaux. Au cours de l'exercice de 1923 les recettes provenant de cette source se sont chiffrées, je crois, à $246,917; et il va sans dire que le Pacifique-Canadien mettra tout en œuvre pour conserver le plus longtemps possible le régime des droits de circulation de Fredericton à Vanceboro. Le National-Canadien établit dans cet état que la construction de cette ligne, au coût de $800,000 ou de $1,000,000, assurerait un bénéfice de $32,000 en plus de ce que le réseau encaisserait s'il se contentait de circuler sur la voie du Pacifique-Canadien entre Fredericton et Vanceboro.

L'honorable M. GORDON: Je dois avouer que je suis opposé à l'adoption du présent bill; au surplus l'amendement ne me sourit pas trop. Selon moi voici pour nous l'occasion de faire quelque chose d'éminemment pratique. Je veux voir rejeter ce bill; et d'ici à la prochaine session nous verrons s'il n'est pas possible au National-Canadien et au Pacifique-Canadien de s'entendre sur une question du genre sans recourir à la commission des chemins de fer. La proposition que le National-Canadien va faire au Pacifique-Canadien me paraît très raisonnable; et si le Pacifique-Canadien refuse d'agir justement vis-à-vis du réseau national d'ici à la prochaine session, nous saurons quoi faire. En attendant, je condamne le bill du tout au tout; et je ne me rallie pas davantage à l'amendement.

(On rapporte progrès.)

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

Le Sénat siège de nouveau en comité et passe à la suite de la discussion du bill.

L'honorable M. Blain préside à la séance.

Article 6 (l'émission de valeurs est limitée si on obtient des droits de circulation):

L'honorable M. DANIEL: Je désire rappeler à l'honorable leader du Gouvernement ce qu'il a dit l'autre jour lorsqu'il préconisait l'adoption du projet Kingsclear. Il a souligné le fait que le parcours du réseau national dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse est bien plus considérable que celui du Pacifique-Canadien, ce qui est absolument vrai; seulement quand je lui ai demandé quelle proportion du trafic se faisait sur cette étendue de la voie qui débouche à Vanveboro, il n'a pas pu me répondre. Il a prétendu que les chemins de fer nationaux, parce qu'ils ont un parcours bien plus étendu que celui du Pacifique-Canadien, ont droit à plus de 50 pour 100 des wagons qui reviennent. Or, le rapport de M. Gzowski nous indique quelles sont les proportions exactes du trafic; et on voie que la part des chemins de fer nationaux est bien plus faible que celle du Pacifique-Canadien. M. Gzowski prouve que le réseau national n'a que 20 pour 100 du mouvement; donc le National-Canadien n'a pas raison de prétendre que le Pacifique-Canadien lui fait des injustices et ne lui attribue pas sa juste part des wagons qui reviennent.

L'honorable M. DANDURAND: Plairait-il à mon honorable ami de faire lecture au Sénat de cette partie du rapport de M. Gzowski?

L'honorable M. DANIEL: Volontiers. On trouve ce passage vers la fin de la page 527 du hansard où à propos de l'entretien de la voie, il dit:

> Par voie du Pacifique-Canadien, 42.9 milles x 2,500 x 20 pour 100.

Les $2,500 représentent les frais d'entretien du mille et le 20 pour 100 est la proportion des opérations des chemins de fer nationaux sur cette voie en comparaison de celles du Pacifique-Canadien. Ainsi les chemins de fer nationaux, loin d'être traités injustement quand ils ont reçu 50 pour 100 des wagons qui reviennent, ont été l'objet d'un traitement très généreux, puisque de leur propre aveu, ils n'avaient droit qu'à 20 pour 100 de ces wagons.

L'honorable M. MURPHY: Presque toutes les marchandises en provenance de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard passent par Saint-Jean.

L'honorable M. DANIEL: Toutes passent par Saint-Jean; et le calcul démontre qu'elles constituent seulement 20 pour 100 du mouvement total.

L'honorable M. ROBINSON: Est-ce que ce 20 pour 100 comprend seulement les marchandises en partance ou celles qui arrivent aussi, de même que le mouvement de voyageurs et tout le reste?

L'honorable M. DANIEL: L'honorable sénateur devra le demander à M. Gzowski. Je cite son rapport et il affirme que le trafic du National-Canadien représente seulement 20 pour 100 de tout le mouvement sur cette voie. Il faut croire qu'il veut parler du trafic dans les deux directions.

Je ne suis pas expert en matière de chemin de fer; seulement je remarque que pour ce qui regarde le Pacifique-Canadien M. Gzowski met à $2,500 du mille le coût d'entretien de la

voie; c'est le chiffre qu'il emploie lorsqu'il suppute ce que le National-Canadien devra payer s'il circule sur la voie à partir de Fredericton; mais il n'impute pas ce chiffre d'entretien contre ses propres lignes dont l'une a 33.8 milles de parcours et l'autre 42.9 milles. Or, si M. Gzowski impute cette somme contre le National-Canadien le résultat sera tout autre; je calcule que la construction de la ligne de Kingsclear, loin d'assurer un bénéfice de $32,000, entraînera une perte de $40,000.

Encore il estime que la construction de la ligne de Kingsclear à Harvey coûtera $800,000. Pas un honorable membre de cette Chambre, je pense, ne se souvient d'une seule entreprise de chemin de fer qui ait été menée à terme sans dépasser les prévisions du coût; et cette ligne censément va coûter non pas $800,000 mais $1,000,000 au moins. L'intérêt de $1,000,000 à 5½ pour 100 est de $55,000; il faut ajouter ces $55,000 aux $84,500, ajouter en sus les frais de transport et les autres frais mentionnés, et on arrive au total de $172,349 contre $126,505 que coûte le service par l'autre voie. Naturellement je puis faire erreur; mais pour le moment, je ne vois pas où pourrait être l'erreur; selon ce calcul la construction de la ligne Kingsclear en préférence à l'utilisation de la voie du Pacifique-Canadien aura pour conséquence non pas un bénéfice de $32,000 mais une perte de $45,844.

L'honorable M. DANDURAND: Suivant mon honorable ami, quels seront les frais de construction?

L'honorable M. DANIEL: $1,000,000. Les intérêts seront donc de $55,000 au lieu de $44,000 comme il est dit dans le rapport de M. Gzowski.

L'honorable M. DANDURAND: Je vois que M. Gzowski dit:

> Nos relevés récents portent à croire que ce chiffre de $800,000 est le maximum.

L'honorable M. DANIEL: Je le sais. Mais j'en appelle à l'honorable sénateur; ce n'est pas la première fois qu'il entend parler d'un chiffre maximum. Il se rappelle sans doute ce qu'a coûté le Transcontinental ou le Grand-Tronc-Pacifique. Toute l'entreprise ne devait coûter que $13,000,000, il me semble.

L'honorable M. DANDURAND: C'était les intérêts.

L'honorable M. DANIEL: Même après l'adjudication des entreprises, elles ont coûté deux fois ce qu'on avait prévu.

L'honorable M. DANDURAND: Parce que nous ne les avons pas menées à terme.

L'honorable M. DANIEL: Il me semble donc que je n'exagère pas quand je mets le coût à $1,000,000 au lieu de $800,000. J'attire l'attention de la Chambre sur ces faits; et s'il y a erreur je prie l'honorable sénateur de me la signaler. Je ne puis concevoir en quoi la construction de cette ligne sera avantageuse au réseau national.

L'honorable M. ROBINSON: Une note intramarginale explique les frais d'entretien de la voie: elle dit que l'entretien direct de la voie est compris dans le coût du train-mille.

L'honorable M. DANIEL: Je le sais.

L'honorable M. ROBINSON: Quant à cet aspect de la question je ne vois pas ce que l'honorable sénateur trouve à redire contre l'embranchement Kingslear.

L'honorable M. DANIEL: Je me suis servi de ses propres chiffres.

L'honorable M. ROBINSON: Tandis que vous y êtes, pourquoi ne pas y ajouter un autre $100,000. Si on le veut bien, je désire offrir quelques observations à la Chambre au sujet du présent projet, car, selon moi, c'est une des lignes qu'il faut construire.

L'honorable M. McMEANS: Où est-elle,—au Nouveau-Brunswick?

L'honorable M. ROBINSON: Oui, au Nouveau-Brunswick. C'est la seule ligne au Nouveau-Brunswick, et elle n'a qu'un parcours de 16 milles. A mon sens, c'est purement une proposition de chemin de fer. Le comité l'a discutée et a enregistré un vote à son sujet. Les progrès du projet ont été difficiles; mais le comité l'a approuvé par deux fois, en présence de toute la preuve, des opinions des experts de chemins de fer et de l'honorable représentant de Welland (l'honorable M. Robertson) qui s'y connaît et qui s'est prononcé en faveur de cette ligne. Il n'y a ici aucune considération d'ordre politique. Autant que je le sache, pas un homme public ne s'y est intéressé, pas un n'en savait le premier mot avant que la Chambre fût saisie du projet. Selon moi la construction de cette ligne est d'une importance vitale non pas seulement pour la province du Nouveau-Brunswick, mais pour toutes les Provinces maritimes. Quelque 2,500 milles du réseau national sont tributaires des Etats-Unis. Voilà plus de dix ans qu'on cherche à assurer à cette voie un débouché en propre. Le projet fut étudié au moment où l'honorable Frank Cochrane était ministre des Chemins de fer et M. Gutelius gérant général. J'ai sous la main des correspondances qui prouvent qu'ils étaient très favorables au projet. Un

ancien ministre, aujourd'hui juge en chef du Nouveau-Brunswick, sir Douglas Hazen, s'y rallia aussi cordialement: il affirma que la réalisation du projet ferait bénéficier non seulement la province du Nouveau-Brunswick, mais la ville de Saint-Jean en particulier.

On hésita entre divers tracés: l'un allait à Saint-Stephen; un autre passait entre Meductic et Bancroft; un troisième plus loin; finalement les gens du chemin de fer optèrent pour la ligne dont il s'agit présentement comme étant le projet le plus avantageux à leur point de vue. Cette question des wagons nous est d'une importance primordiale. Je connais très bien cette contrée et l'exploitation forestière également. En ma qualité de ministre des Terres et des Mines, je suis venu, au cours des quatre ou cinq dernières années, en contact intime avec les exploitants forestiers et avec le gouvernement. La pénurie de wagons, dans la province du Nouveau-Brunswick, en 1921, fut une calamité. Elle fut si aiguë qu'un grand nombre d'exploitants forestiers qui étaient à l'aise, en possession d'une fortune indépendante, sont aujourd'hui sans le sou, alors que nombre d'autres ont passé très près de la ruine. Le bois d'œuvre se vendait alors à un prix élevé, $50 du mille pieds. Ces gens s'étaient engagés à livrer du bois aux Etats-Unis à des prix variant entre $45 et $50 du mille pieds; mais par suite du manque de wagons les livraisons ne purent s'effectuer et les contrats furent annulés. Lorsque le prix du bois de construction tomba de $50 à $25 il y eut des wagons en abondance.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur veut-il dire à la Chambre pourquoi ils n'ont pas pu obtenir de wagons?

L'honorable M. ROBINSON: Il y eut à cela plusieurs raisons. D'abord, on avait envoyé dans l'Ouest une partie considérable de notre matériel roulant pour aider aux gens des prairies; voilà une raison importante. Encore, notre chemin de fer n'avait pas de raccordement direct avec le Maine Central et partant ne pouvait pas obtenir de wagons des Etats-Unis; et à ce moment-là, nous dépendions presque entièrement des wagons étrangers. Ces wagons de l'étranger arrivaient d'abord au Pacifique-Canadien, en Nouveau-Brunswick; et le Pacifique-Canadien en avait un si grand besoin qu'il a naturellement réservé, à l'intention de ses propres clients, tous ceux qu'il recevait.

L'honorable M. McMEANS: On a contesté cela devant le comité.

L'hon. M. ROBINSON.

L'honorable M. ROBINSON: Qui l'a contesté?

L'honorable M. McMEANS: Il a été affirmé en comité que le département à Washington déterminait le nombre de wagons expédiés au Pacifique-Canadien et au National-Canadien respectivement.

L'honorable M. ROBINSON: Non pas. Il était entendu à Washington que la répartition des wagons se ferait à parts égales; mais les wagons venaient en premier lieu au Pacifique-Canadien et à l'époque critique, le Pacifique-Canadien les a gardés; quand la situation s'est améliorée, le Pacifique-Canadien a envoyé un surplus au National-Canadien. Le National-Canadien a reçu sa part de 50 p. 100 quand les wagons étaient en abondance, mais il ne l'a pas reçue au moment où il en avait le plus grand besoin. En conséquence les exploitants forestiers du Nouveau-Brunswick n'ont pu expédier leur bois, ce qui leur a occasionné une perte ainsi qu'au National-Canadien.

L'honorable M. GORDON: En quelle année, cela?

L'honorable M. ROBINSON: En 1921. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick en a souffert grandement aussi. Il en est résulté pour nous une situation particulièrement difficile: en effet, dans notre province une grande quantité de bois avait été gâtée par le verbourgeon et on l'avait laissée pourrir dans les forêts. En conséquence, les forestiers avaient un surplus à l'automne, et ils ont emprunté tout ce qu'ils ont pu des banques. Ils ont dû payer l'assurance du bois et l'intérêt des emprunts. Ils n'ont pas pu se livrer activement à l'exploitation forestière à l'automne de 1921-22 et la coupe du bois, dans la province du Nouveau-Brunswick, rien que sur les terres de la couronne, a tombé de 350 millions à 100 millions de pieds; la coupe sur les terres particulières a baissé en proportion. A cause de cela, le chômage a sévi dans la province du Nouveau-Brunswick; le Trésor provincial a perdu à peu près $1,000,000 en revenus et la quantité de bois d'œuvre transportée par le National-Canadien a été moindre d'autant. Si ce dernier avait pu obtenir même une partie des wagons à ce moment-là; si les exploitants forestiers avaient pu expédier seulement 25 p. 100 de leur bois aux prix d'alors, la situation aurait été très belle.

L'honorable M. BRADBURY: La situation ne serait pas la même, si le National-Canadien avait droit de faire circuler ses trains sur la ligne du Pacifique-Canadien?

L'honorable M. ROBINSON: On me dit que cela n'y changerait pas grand'chose. Je ne suis pas spécialiste en matière de chemins de fer, mais les membres du comité ont entendu des spécialistes traiter la question. Or, d'après ceux-ci, lors même qu'on obtiendrait le droit de circulation, on n'aurait pas assez de wagons, car on serait toujours servi en second lieu.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur sait évidemment que les chemins de fer canadiens ne pouvaient pas ravoir leurs wagons des Etats-Unis.

L'honorable M. ROBINSON: D'après les spécialistes, une ligne directe permettrait de récupérer un plus grand nombre de wagons. J'ai peu d'expérience en matière de chemins de fer, mais je connais un bon nombre de gens qui en ont. Ils déclarent tous qu'à Saint-Léonard, tête d'un embranchement du Maine-Central, ils peuvent recouvrer quelques wagons, mais que le Pacifique-Canadien ne leur en redonne guère lorsqu'ils lui en demandent.

La question a beaucoup d'importance aux yeux des expéditeurs et des fabricants comme aussi de la population du Nouveau-Brunswick en particulier et des Provinces maritimes en général. Je m'oppose au présent amendement Il peut sembler plausible, mais après avoir entendu les opinions exprimées devant le comité par les représentants des chemins de fer, je suis d'avis que l'adoption de l'amendement détruirait l'effet du bill aussi sûrement et aussi complètement qu'une motion de renvoi à trois ou à six mois.

Au comité des chemins de fer, M. Ruel nous a affirmé que le chemin de fer n'avait pas intérêt à obtenir le droit de circulation depuis la jonction de Fredericton jusqu'à Vanceboro; et n'étant pas versé dans les questions de chemin de fer, je dois prendre la parole de M. Ruel sur ce point. M. Hungerford, de son côté, affirme que cet embranchement est le plus important du Dominion.

Selon moi, si le bill n'est pas adopté, ce sera parce que les honorables sénateurs du Nouveau-Brunswick ne jugent pas à propos de l'appuyer. Ils ont le droit d'agir suivant leur opinion, mais à mon sens, s'ils refusent d'appuyer ce bill, ils font obstacle au progrès de leur province et de toutes les Provinces maritimes. En fait, d'après la déclaration de M. Gzowski, le projet est bon, du point de vue financier; et plus on en retardera l'accomplissement, plus longtemps les chemins de fer nationaux devront supporter une charge annuelle de $30,000. Par contre, plus vite on pourra circuler sur la ligne projetée, mieux ce sera, suivant M. Gzowski, dont l'avis me paraît acceptable. Quoi qu'en dise l'honorable représentant de Saint-Jean, M. Gzowski est un fonctionnaire de chemin de fer d'une haute valeur.

Il y a une autre raison qu'on n'a pas invoquée devant le comité, ni au Sénat, et qui me paraît très importante. La construction de cet embranchement se rattache à la question de ce qu'on appelle, au Nouveau-Brunswick, le chemin de fer de la Vallée. Celui-ci fut construit en vertu d'un pacte conclu entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et celui du Dominion. D'après le premier projet, la ligne devait traverser la rivière Saint-Jean, longer la rive est et franchir la Kennebecasis. Or le gouvernement fédéral, aux termes d'une entente avec le Nouveau-Brunswick, s'engagea à garantir, à concurrence de 3 millions de dollars, les obligations à émettre pour la construction des ponts. Plus tard, M. Gutelius, Hayes et M. Montserrat, ingénieur de ponts, étudièrent de nouveau la question, et l'honorable docteur Reid, alors ministre intérimaire des Chemins de fer, pria le gouvernement du Nouveau-Brunswick de faire un nouvel arrangement. J'ai sous les yeux une lettre adressée par mon honorable ami (le docteur Reid) à M. Clarke, alors premier ministre du Nouveau-Brunswick. Le document démontre que la construction de ce chemin de fer est due à l'intiative de l'honorable sénateur. Celui-ci devrait donc l'approuver. Avec sa bienveillante permission, je vais faire lecture de cette lettre qui jettera probablement quelque lumière sur la question:

1er mars 1916.

Cher Monsieur Clarke,—Il y a quelque temps, vous avez écrit à l'honorable M. Hazen pour lui demander de s'aboucher avec l'honorable M. Cochrane, ministre des Chemins de fer et des Canaux, au sujet du chemin de fer de St-Jean. M. Cochrane étant indisposé, j'ai dû étudier la question, à titre de ministre intérimaire, et j'ai fait venir M. Gutelius pour la discuter. Nous l'avons examinée à fond. Selon M. Gutelius, la construction de ponts sur les rivières Kennebecasis et Saint-Jean est peu praticable et comporterait de grands risques. Ces ponts seraient coûteux à construire et dispendieux à entretenir, à tel point que M. Gutelius s'est convaincu et m'a persuadé que le tracé primitif ne répond nullement aux besoins des intéressés.

En outre, lorsque votre gouvernement a abordé ce projet, il avait dessein de relier le Grand-Tronc-Pacifique à la ville de Saint-Jean. Or, depuis cette époque, le gouvernement fédéral s'est trouvé dans l'obligation de prendre et d'exploiter le Transcontinental, et vu qu'à McGivney, l'Intercolonial se relie déjà à celui-ci par une voie de raccordement de premier ordre, la situation est tout autre. Je crois donc que si l'on reconsidérait le projet et si l'on modifiait les plans, on pourrait fournir beaucoup plus de trafic au chemin de fer Saint-Jean-Québec, donner un meilleur service à la population de Saint-Jean et de la partie du Nouveau-Brunswick desservie par le Saint-Jean-Québec.

Ayant étudié à fond le sujet avec M. Gutelius, j'ai prié celui-ci d'indiquer par écrit les modifications qu'il suggérait d'apporter au projet. Je l'ai également chargé de discuter la question des ponts avec son ingénieur en

chef et avec M. C. N. Montserrat, qui est à construire le pont de Québec. Ces derniers croient tous deux qu'on devrait adopter le plan de M. Gutelius.

Je vous avais demandé de venir ou d'envoyer un représentant de votre gouvernement pour discuter l'affaire. J'ai appris votre maladie avec regret, mais j'ai été très heureux de rencontrer les honorables MM. Murray et Baxter. Nous avons examiné la question à tous les points de vue, et je leur ai expliqué notre manière de voir. Je vous envoie sous ce pli copie de toute la correspondance récemment échangée à ce sujet.

Avant de soumettre le projet au premier ministre et aux membres du cabinet, j'ai cru bon de vous mettre au courant, ainsi que votre Gouvernement, afin que vous étudiiez la question et que vous puissiez nous faire part de vos conclusions.

Vous comprenez sans doute que si les deux parties conviennent d'accepter le nouveau projet, on ne construira pas de pont sur les rivières Kennebecasis et Saint-Jean et vous commencerez immédiatement la nouvelle voie afin qu'elle atteigne Westfield le plus tôt possible.

Il me semble que si l'on exécute le nouveau projet et que si la ville de Saint-Jean se trouve reliée aux Etats de la Nouvelle-Angleterre par deux lignes traversant le Maine, la population de votre province en retirera de grands avantages.

Dès que vous aurez étudié la chose, veuillez me faire connaître votre décision. Je soumettrai toute la question au gouvernement fédéral, et s'il approuve le projet, je me ferai un plaisir de présenter à la Chambre les lois qu'il sera nécessaire d'adopter pour donner suite aux décisions rendues.

Votre tout dévoué,
(Signé) J. D. Reid,
Ministre intérimaire.

Le présent projet fait partie de la législation nécessaire pour donner suite à la décision rendue. C'était là une proposition juste et raisonnable. L'honorable représentant de Grenville (l'honorable M. Reid) et les autres dirigeants des chemins de fer à cette époque ont fait preuve de beaucoup de jugement et de sollicitude dans l'examen de la situation. Ils ont prié le gouvernement provincial de faire un nouveau tracé du chemin de fer de la vallée de la Saint-Jean et de construire la ligne jusqu'à Westfield au lieu de lui faire traverser la rivière. Dans sa lettre, M. Gutelius suggérait aux chemins de fer Nationaux ou au gouvernement d'acquérir le droit de circulation sur la voie du Pacifique-Canadien entre Westfield et Saint-Jean et plus tard d'établir un raccordement avec le Maine-Central.

Je profite de l'occasion pour dire qu'après avoir ratifié la convention, le gouvernement fédéral a reculé et qu'au lieu de participer au paiement des droits de circulation de trains entre Westfield et Saint-Jean, il a rejeté tout le fardeau sur le gouvernement du Nouveau-Brunswick, et cela dure depuis le début de l'exploitation de cette ligne. Nous ne voulons pas qu'il compte encore sur nous pour la construction de la voie dont il s'agit.

Le rapport de M. Gutelius à M. Cochrane —inutile de le lire au complet—est en date du 5 février 1917. En voici un passage:

Vu la grande proportion des tarifs directs imposés par le Pacifique-Canadien sur les marchandises expédiées aux Etats-Unis par les lignes reliant Fredericton ou Saint-Jean à Vanceboro, une grande quantité des produits forestiers du Nouveau-Brunswick ne peuvent atteindre les marchés de la Nouvelle-Angleterre. Ceux qui y parviennent passent par Chaudière et par Montréal sur le Transcontinental et l'Intercolonial. Il faudrait donc un raccordement direct avec les lignes américaines.

Puis il examine en détail le projet, abandonné depuis, d'un embranchement destiné à relier Meductic à Bangor. Ce rapport était accompagné d'un mémoire adressé par M. C. B. Brown à M. Gutelius et traitant des différentes voies de raccordement projetées. Une de ces voies devait se rendre à Bangor et à Aroostook par Lindsay et Littleton. Une autre allait à Woodstock et à Houlton par Bangor et Arosstook; une troisième rejoignait le Maine-Central en passant par Meductic et Bancroft; une autre traversait Kingsclear et Vancebore, et une cinquième passait par Kingsclear et Calais et rejoignait le Maine-Central.

A ce propos, je tiens à apeler votre attention sur un autre point. Une lettre adressée par M. Gutelius à M. Cochrane le 6 août 1915 contient ceci:

Ce projet permettrait de desservir toute la région située au nord de Centreville. Aucun cultivateur n'aurait plus de quatre ou cinq milles à faire pour atteindre le chemin de fer. Si vous me le permettez, je vais suggérer cette idée au gouvernement local, et je pourrai peut-être obtenir des obligataires la permission de supprimer les dix-sept ou vingt milles de la partie nord.

Tel était le projet de construction du côté nord. Le travail s'est fait à la demande de M. Gutelius et du gouvernement fédéral. Mais voici la lettre de M. Gutelius au docteur Reid en date du 28 février 1916. Elle traite de la situation du Saint-Jean-Québec et du coût des ponts; mais la partie qui touche à la présente question vient en dernier lieu. La voici:

Nous suggérons que le gouvernement du Nouveau-Brunswick soit prié d'examiner la question d'un tracé qui suivrait la rive ouest de la Saint-Jean et qui se raccorderait au Pacifique-Canadien à un endroit situé dans les limites, ou à proximité, de Westfield où se terminerait le chemin de fer Saint-Jean-Québec. Si ce projet est acceptable, le gouvernement fédéral pourra obtenir du Pacifique-Canadien le droit de faire circuler des trains entre le point de raccordement et la ville de St-Jean, moyennant des conditions raisonnables à déterminer plus tard.

C'est grâce à cet arrangement que le gouvernement provincial renonça au droit de faire construire ces ponts; mais le gouvernement fédéral n'y a pas donné suite. La lettre continue:

Nous proposons en outre la construction d'une voie de raccordement entre le Saint-Jean-Québec et le Maine-Central, eu égard à la proximité de ces deux chemins de fer.

C'était une autre partie du projet. La lettre ajoute:

Un raccordement de ce genre doterait la ville de Saint-Jean d'une deuxième ligne indépendante la reliant à la Nouvelle-Angleterre; en outre, il constituerait une ligne courte entre les régions centrales et septentrionales de la province et certains endroits de la Nouvelle-Angleterre. Ce serait la voie principale du réseau de l'Etat pour le transport des produits forestiers à destination de la Nouvelle-Angleterre, apportés par nos lignes devenues tributaires de cette voie. Nous pourrions alors répartir les tarifs du transport direct des voyageurs et des marchandises mieux que nous le pouvons par des routes plus détournées.

Voilà quel était le projet à ce moment-là; et le gouvernement du Nouveau-Brunswick abandonnant l'idée de longer la rive est du cours d'eau, décida de poser la ligne jusqu'à Westfield.

Je maintiens que si on construit l'embranchement proposé, on fera bénéficier largement le chemin de fer Saint-Jean et Québec, ou le chemin de fer de la Vallée, comme on l'appelle communément. Grâce à lui, nous encaisserons 40 p. 100 des recettes sur une partie de la ligne et les opérations de toute la voie auront un regain d'activité. Aux termes de l'arrangement actuel nous touchons 40 p. 100 des recettes brutes, soit un peu plus de $100,000; et nous perdons en intérêts, à peu près $260,000 par année. Le gouvernement provincial a adressé au gouvernement fédéral une requête officielle le priant de faire acquisition de cette voie ferrée comme cela s'est fait, je crois, pour tous les chemins de fer qui avaient fait l'objet de l'émission d'obligations garanties et dont l'Etat a pris possession. Cette requête expose,—et je crois que la chose est exacte,—que le gouvernement fédéral a assumé une obligation de quelque 100 millions de dollars sur le compte de chemins de fer garantis par des valeurs émises, en diverses régions du pays, tandis qu'il ne s'est pas porté garant des obligations de chemins de fer de la Vallée qu'exploite le réseau national. Nous ne touchons que 40 p. 100 des recettes ce qui nous force à combler chaque année un déficit de $260,000.

L'honorable M. REID: Et combien y perdons-nous?

L'honorable M. ROBINSON: Je ne sais pas.

L'honorable M. REID: Le même chemin de fer nous coûte à peu près $350,000.

L'honorable M. ROBINSON: Je dis que le gouvernement n'accorde pas au Nouveau-Brunswick le même traitement qu'aux autres provinces où le réseau national a fait l'acquisition de chemins de fer; et si, en présence de tous les faits, le moyen s'offre au parlement canadien de faire quelque chose pour remédier à cette situation désavantageuse pour le Nouveau-Brunswick, le parlement est tenu, en honneur, d'agir en ce sens. Il est tenu, en honneur, de construire cet embranchement parce qu'il était prévu dans l'arrangement. Il a lâché le gouvernement du Nouveau-Brunswick en ce qui concerne le paiement du droit de circuler sur la voie du Pacifique-Canadien de Westfield à Saint-Jean. Et voici qu'il veut encore nous trahir en refusant l'adoption au projet de cette ligne dont la construction sera si avantageuse aux expéditeurs des Provinces maritimes, aux chemin de fer Nationaux eux-mêmes, et au gouvernement de la province parce qu'elle allégera sensiblement le fardeau de ses intérêts.

L'honorable M. GORDON: Je crois que l'honorable sénateur a établi, à sa propre satisfaction et à celle de la majorité des honorables sénateurs qu'il y eut une pénurie de wagons en 1921; mais je dois lui dire que toute la province d'Ontario a souffert de la même situation, et que ce manque de wagons ne pouvait résulter du fait que la ligne projetée au Nouveau-Brunswick n'était pas construite. L'honorable sénateur a très bien exposé la situation actuelle; mais à mes yeux ses arguments ne prouvent pas du tout l'opportunité de cette construction.

Tout le monde sait qu'au dire des chemins de fer en Canada aujourd'hui, leur grande difficulté, c'est que l'exploitation ne peut pas être profitable à défaut de trafic. A vrai dire le présent amendement propose que les deux compagnies se mettent en société pour exploiter cette voie, assurant un mouvement beaucoup plus considérable que celui qu'on obtiendrait par la construction de cette nouvelle ligne.

La seule raison qu'on semble avancer pour légitimer cette construction, c'est qu'ainsi, les chemins de fer Nationaux obtiendraient une proportion satisfaisante des wagons qui reviennent. Je voudrais que l'honorable sénateur nous explique comment cela pourrait se faire. De quelle manière le réseau national va-t-il obtenir un plus grand nombre de ces wagons s'il déplace ses propres wagons jusqu'à la frontière et les ramène à Fredericton avec ses propres locomotives? Il est impossible d'augmenter le nombre de ces wagons. La construction de la ligne proposée n'assurera pas un wagon de plus au National-Canadien. Alors pourquoi faire dépenser au pays plus d'un million de dollars?

J'ai aujourd'hui bien moins de confiance en les administrateurs du réseau national; en premier lieu, ils nous ont présenté une proposition qui paraissait excellente; ils ont fait valoir tous les avantages qui résulteraient de la construction de certain embranchement. Je

parle ici de mes impressions au comité des Chemins de fer: j'étais, dans une certaine mesure, convaincu, que cette ligne était nécessaire. Mais après, il arrivait toujours quelque chose: le comité levait la séance, et le lendemain peut-être, un autre représentant du chemin de fer venait nous faire un nouvel exposé de la situation et créait l'impression que le projet était sans valeur. Je répète que j'ai perdu confiance à cause de ces tactiques.

Nous voici déjà chancelants sous un fardeau qui est presque insupportable. Nous votons millions sur millions de la façon la plus inconsidérée. Où prendre tout cet argent? Certains honorables collègues parlent de ces millions comme si nous n'avions qu'à les cueillir sur les arbres; ou bien ils semblent croire que nous signerons simplement des obligations et que ça finira là. Si nous continuons à agir de la sorte pendant encore quelques années, notre situation sera à peu près celle de l'Allemagne, et il nous faudra importer de ses machines pour l'impression de la monnaie de papier.

L'an dernier le gouvernement tenta de nous faire adopter ses 26 bills en bloc; il ne voulut permettre aucune distinction. Cette année il nous demande d'approuver parmi le nombre, plusieurs projets qui, de l'aveu même des représentants du National-Canadien, ne rapporteront pas de profits. Faut-il s'étonner alors si nous perdons confiance en des administrateurs qui cherchent ainsi à nous duper? Quant à la ligne que nous discutons présentement, il me ferait plus plaisir de voter le rejet du bill que l'adoption de l'amendement.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je ne puis laisser passer sous silence, surtout lorsqu'elles tombent des lèvres d'un membre responsable de cette Chambre, des allégations générales que les dignitaires des chemins de fer nationaux qui ont comparu devant le comité ont cherché à nous tromper, que leurs témoignages étaient contradictoires les uns des autres, au point de nous faire perdre toute confiance en leur véracité et leur sincérité Les conclusions du comité prouvent bien que l'affirmation de mon honorable ami n'est pas fondée: en effet, le comité a émis un avis favorable sur 21 des 26 bills. Je trouve inconvenant de la part d'un honorable membre de cette Chambre de lancer des accusations générales de cette nature contre des hommes qui ne peuvent pas se défendre ici, mais qui l'auraient pu devant le comité. Ces hommes jouissent d'une excellente réputation, fondée sur un passé intègre. Il a été dit au comité que nous devrions, à bon droit, être fiers d'eux; et pourtant demain, les journaux jaunes ne rapporteront pas les arguments importants exposés ici au sujet de la question qui engage notre attention; ils chercheront plutôt à jeter quelque chose en pâture au public toujours avide de scandale contre les fonctionnaires.

L'honorable M. BLACK: Honorables messieurs, sans doute s'attend-on que je vais appuyer le présent projet, puisque je viens de la province du Nouveau-Brunswick. Je tiens à dire aux honorables collègues ici présents que j'ai tâché d'envisager tous ces bills au point de vue national et non pas seulement au point de vue local. A mon sens, la construction de certains de ces embranchements s'impose; quant à un grand nombre d'autres, je trouve que nous serions franchement mal avisés de les entreprendre immédiatement. Bon nombre de projets ont été approuvés qui n'auraient jamais dû l'être. Je prends cette attitude parce que je suis convaincu que la situation financière du pays n'est pas assez vigoureuse pour justifier ces énormes dépenses surtout en ce qui concerne le développement de nos chemins de fer, lequel développement nous coûte des millions et des millions de dollars chaque année.

J'ai suivi très attentivement les observations de mon honorable collègue de Moncton (M. Robinson) et je veux le féliciter d'avoir enfin découvert l'explication d'un mystère: il a trouvé que la dépression financière de 1921, avec le fléchissement conséquent des prix du bois d'œuvre, de la Nouvelle-Ecosse à la province de Québec, provenait de ce que nous n'avions pas de raccordement avec les chemins de fer de l'Etat du Maine par voie de Vanceboro.

Je veux revenir aussi sur un autre aspect qu'il a signalé,—et j'abonde entièrement dans son sens,—lorsqu'il a démontré que le Gouvernement fédéral s'était engagé à assumer la garantie de la construction du chemin de fer de la Vallée au Nouveau-Brunswick. Je conviens qu'il incombe à l'Etat de prendre possession de tout ce chemin de fer: il l'exploite en vertu d'un bail emphytéotique, mais le chemin de fer n'en constitue pas moins un fardeau onéreux pour la province du Nouveau-Brunswick.

Encore aujourd'hui même, nous avons adopté des projets de construction ferroviaire dans les provinces de l'Ouest dont les dépenses grèveront davantage le contribuable canadien pendant 25 ans à venir; et la population du Nouveau-Brunswick a les mêmes droits que ces régions favorisées de l'Ouest où l'on projette de construire une voie ferrée aux endroits les plus éloignés. Jusque-là, je tombe d'accord avec mon honorable collègue Sur un détail seulement, je ne partage pas son opi-

nion: la construction de cette ligne ne résoudra pas la difficulté du chemin de fer de la Vallée: nous continuerons à solder 40 p. 100 de ses frais d'exploitation.

J'appelle encore votre attention sur le fait que cette entrée aux Etats de la Nouvelle-Angleterre fut suggérée par M. Gutelius, voilà huit ans, de même que par d'autres qui s'intéressaient à la situation ferroviaire du Canada. Mais il existe une condition que semblent avoir perdue de vue non seulement l'honorable sénateur de Moncton, mais aussi l'honorable leader de la Chambre et les honorables sénateurs qui préconisaient l'adoption du présent projet au comité.

Il y a quatre ou cinq ans, il n'y avait qu'une voie ferrée qui traversait la frontière entre le Nouveau-Brunswick ou les Provinces maritimes et les Etats-Unis. Par deux fois, j'ai entendu dire au comité qu'aujourd'hui encore, il n'y a qu'une entrée du genre. C'est une erreur. Il n'y a pas longtemps le Gouvernement, ou les chemins de fer nationaux, firent l'acquisition du chemin de fer International qui relie Campbellton, N.-B., à Edmundston, N.-B. Cette voie fait partie actuellement du réseau national; elle pénètre directement aux Etats-Unis et, de fait, constitue aujourd'hui la seconde entrée des Provinces maritimes aux Etats de la Nouvelle-Angleterre, effectuant un raccordement avec le Boston & Maine à la frontière. Pour bien faire comprendre la situation aux honorables sénateurs, je les prie de remarquer quels sont les produits qui font la grosse part des marchandises transportées en voie ferrée des Provinces maritimes aux Etats de la Nouvelle-Angleterre; on peut les ranger en deux groupes: les produits forestiers, pâte à papier, papier et bois d'œuvre; et certains produits saisonniers, tels les pommes de terre. Jusqu'à la mise en vigueur du tarif américain actuel, il s'expédiait une quantité considérable de pommes de terre aux Etats-Unis chaque automne. Cette quantité est bien diminuée même depuis deux ans, car le nouveau tarif exclut presque complètement nos pommes de terre du marché américain. La majeure partie du trafic qui venait en partie du réseau national et en partie du Pacifique-Canadien est aujourd'hui détournée vers les Etats du sud et les Antilles, et le mouvement se fait plus par voie d'eau que par chemin de fer.

Quant aux produits forestiers qui entrent aux Etats-Unis par cette voie leur proportion est de plus en plus faible; à cela du reste, rien de surprenant.

Dans le passé, le bois expédié des Provinces maritimes par voie de Vanceboro était à destination des Etats de la Nouvelle-Angleterre, Boston, New-York et autres endroits de cette région. Non pas exclusivement, toutefois, car les consignataires à ces endroits étaient pour la plupart des courtiers qui faisaient la distribution dans tous les Etats du centre et de l'est. La situation n'est plus la même. Aujourd'hui des acheteurs de bois, ou des courtiers, venant de presque toutes les villes, grandes ou petites des Etats-Unis, arrivent au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Ecosse et dans la province de Québec où ils achètent ces produits et les expédient directement chez eux.

Voyons un peu la pâte à papier. Il y a une pulperie à Saint-Jean, et la pâte ou le papier fabriqués en cette usine seront presque de nécessité exportés aux Etats de l'est par la route directe du Pacifique-Canadien qui passe à Vanceboro. Les autres pulperies sont établies à Bathurst, sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, et à Edmundston. Comment leurs produits seront-ils acheminés aux Etats-Unis? Sans doute les gens de Bathurst expédieront leurs marchandises à Campbellton, de là à Saint-Léonard, d'où le Boston & Maine les transportera à Bangor; cette route est moins longue de quelque 60 milles. Il en est ainsi des manufactures d'Edmunston et de tous les produits forestiers exportés des régions nord du Nouveau-Brunswick, comme de la Nouvelle-Ecosse. Les chemins de fer nationaux veulent acheminer ces marchandises par le plus long parcours. Par exemple s'ils prennent du bois à Amherst ou à Truro, à destination de Boston ou de quelque port sur le littoral du Maine ou du Massachusetts, ils vont naturellement le transporter à Saint-Jean, sur leur propre voie, puis de là sur la voie du Pacifique-Canadien jusqu'aux endroits nommés; mais le trafic acheminé par cette route ne forme qu'une très petite partie du mouvement. Mon honorable ami (l'honorable M. Robinson) a fait des envois considérables des ports de la baie; et il sait qu'en très grande partie, les marchandises sont expédiées à Boston et à New-York en goélettes. Ce transport se fait par eau parce qu'il coûte moins cher et s'effectue plus promptement. Supposons par exemple un envoi de bois d'œuvre aux régions centrales des Etats-Unis; le National-Canadien le prendrait à Sackville, Amherst ou d'autres endroits à l'est de Moncton, et directement de Moncton aux Etats-Unis, sans toucher à Campbellton, mais passant par la jonction Sainte-Rosalie ou Rouse's-Point, une route directe moins longue. En fait, honorables messieurs, on n'a cessé de nous rabattre les oreilles de la valeur immense du mouvement effectué sur cette route, où le réseau national opère à perte, uniquement dans l'in-

tention de nous jeter de la poudre aux yeux et nous empêcher de connaître la situation réelle.

Loin de moi toute idée de censurer les administrateurs des chemins de fer nationaux qui préconisent la construction de cette ligne. Voici leur situation: la vaste entreprise du développement du Canada a ses ramifications, et ils sont les directeurs de la division du transport par les voies ferrées nationales. Naturellement ils veulent faire aussi belle figure que leur rival, le Pacifique-Canadien et même le surpasser. Ils feront tout pour s'attirer la clientèle du rival. Mais, en définitive, c'est à nous qu'incombe la gestion du pays et nous devons assurer le maintien d'un régime de distribution raisonnable et faire la juste part à l'économie dans le décaissement des deniers publics. Donc je ne les critique pas; je me contente de dire ceci: quand il est possible, dans l'intérêt du public canadien, d'effectuer des économies au moyen d'une entente entre les chemins de fer, ces derniers doivent conclure cette entente et ne pas forcer le pays à dépenser des millions de dollars simplement pour que le National-Canadien puisse dire au Pacifique-Canadien: "Nous pouvons passer par là aussi bien que vous".

Je me suis efforcé de démontrer qu'en ce qui touche au mouvement des marchandises, la construction du présent embranchement ne changera rien ou changera peu de chose; seulement en ma qualité de citoyen de la province du Nouveau-Brunswick et d'expéditeur,—modeste, toutefois,—de produits par chemins de fer, je dis que si nous allons construire cette ligne, il faut la construire en entier. Si on se contente de poser le petit parcours entre Kingsclear et Harvey, il faudra quand même utiliser la voie du Pacifique-Canadien et nous ne serons pas plus avancés; par contre, notre déficit annuel sera plus considérable, de même que la charge des intérêts. Regardons ceci d'un peu plus près. On nous a dit que la construction de cette ligne de Kingsclear à Harvey coûterait $800,000. Certains d'entre nous peuvent bien être convaincus que l'entreprise coûtera plus cher que cela. Je suis personnellement disposé à accepter cette estimation de $800,000 comme base de mon calcul. On nous a dit aussi que le National-Canadien verse $240,000 au Pacifique-Canadien en payement de la collaboration de ce dernier dans le transport de marchandises pour le compte du réseau national. Voilà certes, un volume d'affaires peu considérable dans le domaine des chemins de fer. Supposons que le gouvernement,—car en somme il s'agit du gonvernement,—place $800,000 dans cet embranchement. A 5 p. 100 il nous faudra solder chaque année $40,000 en intérêts. Maintenant, je jette un coup d'œil sur les

frais d'exploitation des chemins de fer nationaux l'an dernier, et je trouve que chaque dollar qu'ils ont encaissé a coûté $1.20 au pays. Supposons à présent et l'hypothèse est très raisonnable,—que nous construisions cette ligne, que nous transportions la même quantité de marchandises que l'année dernière, et que nous perdions 20 cents sur chaque dollar. Qu'en résultera-t-il? Nous serons forcés de payer $40,000 de plus par année en intérêts et en outre nous perdrons $48,000 sur le transport des marchandises. En d'autres termes, on subirait une perte additionnelle de $88,000 tablée sur les chiffres cités par le chemin de fer lui-même. Et tout cela à quelle fin? Nous ne développerons pas de nouveau territoire. Nous diminuerons de $240,000 les recettes du Pacifique-Canadien qui, somme toute, est une entreprise canadienne. C'est le pays qui va défrayer les dépenses sans en tirer le moindre avantage. La province du Nouveau-Brunswick aura toujours son fardeau du chemin de fer de la Vallée. Autrement dit, nous nous proposons froidement d'ajouter, au bas mot, $88,000 à nos charges permanentes simplement pour permettre au National-Canadien de concurrencer le Pacifique-Canadien sur un petit parcours de quelque 14 ou 16 milles. Voilà qui n'est pas une bonne affaire, selon moi, ni selon le public non plus, je crois. Nous avons déjà eu trop de ces placements à rebours: placer $5 pour en perdre $10 ou un million de dollars pour en perdre deux millions. Aujourd'hui, l'impôt pèse trop lourdement sur le contribuable canadien. Ses taxes sont si élevées qu'il n'est nullement encouragé à mettre en valeur nos industries ou nos ressources naturelles. Il faut savoir garder la mesure dans nos dépenses et ne pas aller au delà de nos moyens. Ainsi nous pourrons espérer qu'un jour le Canada sortira de cet abîme de désespoir.

Je vais me rallier à l'amendement.

L'honorable M. GORDON: Je veux dire un mot en réponse à l'honorable leader du gouvernement en cette Chambre parce que je sais qu'il cherche toujours à être juste. Je voudrais lui rappeler,—j'en ai moi-même le souvenir très net,—qu'à une séance du comité, il n'y a pas bien longtemps, un certain témoin important, représentant les chemins de fer nationaux, interrogé sur la question de savoir si, selon lui, une certaine ligne serait profitable,—je crois qu'il était question du bill 33; on avait déjà dépensé 5 millions sur le compte de cet embranchement et le bill proposait de dépenser encore $2,300,000,—a répondu sans ambages que cette voie ne rapporterait pas probablement sur les $5,000,000 déjà dépensés, mais qu'elle aurait sûrement un rapport sur le nouveau débours de $2,300,000 pro-

posé aux termes du bill. Est-ce que l'honorable sénateur s'en souvient? Il était question de l'embranchement de Kamloops.

L'honorable M. DANDURAND: Qui a fait cette réponse?

L'honorable M. GORDON: Je ne veux désigner personne nommément.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois qu'à deux ou trois reprises M. Ruel, l'avocat principal, a répondu vaguement à certaines demandes; mais lorsqu'on lui demandait d'être plus explicite il disait: "J'aimerais mieux laisser la réponse à M. Gzowski ou à M. McLeod". L'un connaissait la contrée mieux que l'autre; ils ont bien pu n'être pas toujours exactement du même avis, mais leur sincérité était patente, car l'un renvoyait à l'autre pour des renseignements plus sûrs.

L'honorable M. GORDON: Je ne veux aucunement révoquer en doute sa sincérité; mais il a sûrement exprimé l'opinion que je viens de citer. Je n'ai pas assisté à la séance du comité hier soir, mais on me dit qu'un autre représentant du National-Canadien a affirmé que si la présente ligne est construite la voie rapportera des bénéfices appréciables non seulement sur les $2,500,000, mais sur le placement total de $7,500,000. Je tiens mon renseignement de bonne source; on m'apprend également que cette affirmation a été pour beaucoup dans la conclusion favorable du comité. Les exposés et les opinions qu'on nous présente ne concordent pas; voilà précisément de quoi je me plains. Nous n'avons qu'eux pour nous guider.

Qu'on me permette de dire, en outre, car je ne veux pas que le leader du gouvernement se méprenne sur mon attitude, que lorsqu'il était question d'une autre ligne dans l'Est...

L'honorable M. DANDURAND: Finissons-en d'abord avec celle-ci. L'avocat principal a dit que M. McLeod connaissait très intimement toute cette région et serait par conséquent plus en état de nous renseigner à ce propos; la question a donc été réservée jusqu'à la venue de M. McLeod. Il a assisté à la séance d'hier soir.

L'honorable M. GORDON: Mon opinion de M. McLeod est des plus flatteuses. C'est, je crois, un excellent ingénieur, un homme qui a prouvé sa valeur depuis vingt-cinq ou trente ans. Seulement il peut, selon moi, être plus ingénieur que spécialiste en trafic. Voilà la situation dont je me plains: nous devons accepter l'avis de ces hommes et il semble qu'ils devraient s'entendre avant de se présenter devant nous; alors ils seraient en mesure de faire à nos questions une réponse claire et définitive. Il est évident que nous ne saurons pas de quoi il retourne au juste si on nous communique des opinions contradictoires.

Au sujet d'une ligne projetée dans l'Est,—l'embranchement de Guysborough,—je dois avouer qu'en premier lieu, devant l'exposé de la situation fait par les représentants des chemins de fer nationaux j'étais convaincu que la construction de cette ligne était nécessaire.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur oublie que les arguments qui l'ont tant influencé émanaient non pas des délégués du réseau national mais bien des représentants de la région intéressée. Il me comprend.

L'honorable M. GORDON: Ma mémoire est assez fidèle et je crois que la meilleure recommandation qui nous est venue de l'extérieur, venait de M. Cantley.

L'honorable M. TODD: Monsieur le président du comité, n'est-ce pas que toute cette discussion ne se rapporte pas à la question? Nous étudions le bill concernant la ligne Kingsclear-Ste-Croix.

L'honorable M. GORDON: Si mon honorable ami veut bien patienter un moment, je termine.

Quelques honorables SENATEURS: Au vote.

L'honorable M. TODD: Voilà une demi-heure que nous patientons.

L'honorable M. GORDON: Le jour est long.

J'allais dire qu'à propos du bill en question le comité n'a eu d'autres renseignements que ceux qu'il a tirés des directeurs en les interrogeant. Pas un représentant du National-Canadien ne s'y est présenté avec un exposé clair et net des avantages qui résulteraient de la construction de cette ligne. Nous n'avions pour nous guider que les déclarations générales émanant du président des chemins de fer nationaux, et elles ne suffisaient certainement pas à légitimer l'adoption de tous les bills.

L'honorable M. DANDURAND: C'est là un des bills qu'on a réservés en attendant la déposition de M. McLeod.

Quelques VOIX: Au vote.

(L'amendement proposé est adopté.)

L'article 6, ainsi modifié est adopté.

Les article de 7 à 9, l'annexe, le préambule et le titre sont adoptés.

Il est fait rapport du bill.

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT DE NIPAWIN

RAPPORT DU COMITE—LE BILL N'EST PAS ADOPTE

L'honorable M. BLAIN propose l'adoption du rapport du comité permanent des chemins de fer, Télégraphes et Ports, chargé d'étudier le bill 40, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada soit jusqu'à la borne milliaire 41, près Nipawin, soit dans la direction nord-est jusqu'à un endroit sis dans le township 48, rang 13, à l'ouest du 2e méridien, dans la province de la Saskatchewan.

L'honorable M. DANDURAND: Je puis dire, pour la gouverne du Sénat, que le comité a étudié à fond et adopté le présent bill, mais que la motion qui en proposait le rapport a été rejetée. J'ignore si nous allons le reprendre plus tard. En ce qui concerne l'avenir, je ne puis donner aucune assurance à la population de la région intéressée.

(La motion est adoptée.)

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT RADVILLE-BENGOUGH-RITCHIE EST ETUDIE EN COMITE ET REJETE.

Sur la proposition de l'honorable sir James Lougheed le Sénat siège en comité et passe à l'étude du bill 54, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada partant de Radville, ou d'un point à proximité de Radville, ou de Bengough ou de Ritchie, dans la province de Saskatchewan,—tel qu'il en a été fait rapport par le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports.

L'honorable M. Beaubien est au fauteuil.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, touchant le rapport du comité au sujet du présent bill, je tiens à signaler à la Chambre certains faits responsables de la situation à laquelle nous devons faire face aujourd'hui, car à mes yeux elle n'est pas ordinaire et mérite d'être étudiée davantage.

L'an dernier il figurait au programme d'embranchements soumis au Parlement par le ministère une ligne dite de Bengough, dans la région sud de la Saskatchewan. Il fut rejeté comme tous ces autres projets, et cette année, il n'en est pas même fait mention dans le programme présenté au Parlement. Aujourd'hui on nous propose plutôt de construire 115 milles de voie ferrée à partir d'un endroit nommé Radville dans le sud de la Saskatchewan. Le projet antérieur ne comportait que la construction d'un parcours de 40 milles. Au sujet du présent bill, on a découvert au comité des chemins de fer que certains représentants du ministère, voire même des membres du gouvernement, tiennent fort à cette construction de 115 milles, qui coûtera $3,750,000, sans parler de la marge de 15 p. 100 allouée aux termes de l'une des dispositions du bill.

Un autre groupe, formé de nombreux intéressés de la région propose que la ligne parte d'un endroit appelé Ritchie, et couvre un parcours de quelque 71 milles au prix d'environ $2,250,000.

Un troisième groupe, composé de colons du district, demande que la ligne couvre un parcours de 48 milles à partir de Bengough ou d'un endroit rapproché.

Le comité, après avoir épuisé tous les expédients n'a pu mettre d'accord ces divers groupes dont les délégués ont comparu et qui préconisaient chacun un point de départ différent pour cet embranchement. Apparemment les mêmes difficultés se sont présentées à l'autre Chambre, car le bill a été envoyé au Sénat accompagné de la recommandation que la ligne soit construite à partir de l'un des trois endroits nommés, laissant purement au hasard de déterminer si nous allions dépenser $1,500,000, $2,250,000 ou $3,750,000 pour la construction d'un embranchement quelque part en cette région. Il n'y avait pas le moindre accord au sujet de l'emplacement exact de cette ligne.

Le comité a pris la décision éclairée,—j'avoue ma responsabilité de la suggestion,—de laisser le choix à la discrétion de la commission des chemins de fer, après enquête.

Voici maintenant que la situation a pris une nouvelle tournure. On a découvert que la commission des chemins de fer n'a pas la compétence voulue pour trancher cette question qui, en définitive, selon l'article 52 de la loi des chemins de fer, relève du gouvernement lui-même. Nous avons lieu de croire que le gouvernement, du moins certains ministres influents, tient absolument à la construction de la plus longue des trois lignes, et à dépenser $3,750,000 pour construire une voie ferrée destinée à desservir un territoire où les chemins de fer nationaux eux-mêmes n'ont jamais demandé un embranchement; en effet, c'est l'autre projet qu'ils nous proposèrent l'an dernier. Bien que je ne puisse pas le prouver, je suis absolument convaincu que le parcours n'a pas

été changé ni les dépenses portées à deux millions de plus, à la suggestion des chemins de fer nationaux. En présence de ces faits et vu que l'embranchement proposé desservira moins la population que certaines autres lignes dont il a été question ici aujourd'hui, je trouve que nous aurions grand tort d'autoriser la construction immédiate de cette ligne. Je propose donc que le comité lève la séance.

L'honorable M. WILLOUGHBY: J'ai un mot à dire, monsieur le président du comité.

Le PRESIDENT DU COMITE: Je me vois dans l'obligation de déclarer qu'on ne peut pas discuter une motion du genre.

L'honorable M. DANDURAND: Je vous demande pardon.

L'honorable M. WILLOUGHBY: Il est clair, ce me semble, que nous avons le droit de la discuter.

L'honorable M. DANDURAND: La Chambre peut discuter une motion proposant qu'elle lève la séance.

L'honorable M. WILLOUGHBY: Cette motion a pour objet le rejet du bill.

Le PRESIDENT DU COMITE: Me sera-t-il permis d'attirer à l'attention des honorables membres le texte suivant que je trouve à la page 350 de Bourinot:

Une motion qui propose l'ajournement du débat n'est pas discutable et ne peut pas être modifiée. Elle ne peut pas être présentée au comité général de la Chambre; en cette circonstance la motion équivalente est: "Que le présent président du comité fasse rapport sur l'état de la question et demande à siéger de nouveau", ou: "Que le président du comité quitte maintenant le fauteuil".

Voilà, je crois, la motion qu'on vient de proposer. En conséquence je dois décider que la motion ne peut être discutée.

L'honorable M. DANDURAND: Nous nous sommes formés en comité pour étudier un bill. Si un honorable membre propose que le comité lève la séance nous n'étudions pas le bill?

L'honorable M. MURPHY: Il en est fait du bill.

L'honorable M. DANDURAND: Pas du tout.

L'honorable M. GILLIS: Monsieur le président du comité, à mon sens il est patent que la motion est discutable. Si le comité ne pouvait pas discuter une motion qu'il lève la séance ce serait tout ce qu'il y a de plus inique.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Alors il faut modifier la procédure parlementaire.

L'honorable M. MURPHY: Il en est fait du bill à l'heure qu'il est.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas l'intention de mon honorable ami (l'honorable M. Robertson), je suppose, d'empêcher toute réponse à ce qu'il avance ou tout débat sur les mérites du présent projet. Un bill peut être rejeté de plusieurs manières. Un comité peut lever sa séance, ou rejeter le bill sur division, ou la Chambre peut le rejeter lors de la 3e lecture. Quoi qu'il en soit, je ne me contenterais pas de consulter à la hâte les autorités avant d'accepter la décision qu'une motion proposant la levée de la séance ne peut pas être discutée. La Chambre voudra peut-être consentir au débat. Assurément les honorables sénateurs se rendent compte qu'il nous sied mal de nous prononcer sur une question importante sans donner le plus libre cours à l'expression des opinions.

L'honorable M. ROBERTSON: En réponse à mon honorable ami le leader du gouvernement je tiens à dire que jamais je n'ai empêché la discussion sur une question en Chambre, et que je n'aime pas à jouer au dictateur; je profite aussi de l'occasion pour rappeler à l'honorable sénateur que voilà cinq ans un projet, très important pour moi, était un jour devant le comité général, tout comme la présente proposition; quelqu'un proposa la levée de la séance; de fait le comité leva sa séance sans discuter les mérites du bill.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable ami avait eu l'occasion de présenter ses vues sur les mérites du bill.

L'honorable M. ROBERTSON: En ce qui concerne la décision de monsieur le président du comité, je m'y rallie entièrement, car je la crois conforme au règlement. Toutefois, bien que ce soit mon droit, selon le règlement, je n'insiste pas pour que le débat soit clos. Je ferais peut-être mieux de ne pas retirer ma motion; mais je ne veux pas empêcher la discussion. Je ne m'oppose pas à ce que la Chambre discute le projet tant qu'elle voudra avant de se prononcer.

L'honorable M. DANDURAND: May dit à la page 378:

Les délibérations d'un comité sur un bill peuvent être terminées abruptement par un ordre "Que le président quitte maintenant le fauteuil" ou par une preuve qu'un quorum n'est pas présent. En l'occurrence, le président n'ayant pas d'instructions du comité, ne fait pas de rapport à la Chambre. Tout bill qui est l'objet de pareille procédure est rayé du Feuilleton; cependant il peut y être inscrit de nouveau en vertu d'un Ordre de la Chambre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Qu'on discute la question.

L'honorable W. B. ROSS: Retirez la motion.

L'honorable M. DANDURAND: Je savais très bien que mon honorable ami (l'honorable M. Robertson), à la suite de sa tirade contre un membre du gouvernement qui, prétend-il, veut absolument faire dépenser trois millions au lieu d'un, ne voudrait pas empêcher toute réponse à,—je ne dirai pas son assertion mais sa supposition, dont je ne puis concevoir la source. Je préfère laisser la réponse à un honorable sénateur qui connaît la situation.

Je dis simplement que lors de mon arrivée au comité j'ignorais tout des mérites du présent projet. Des délégués du district de Radville ont traversé tout le pays pour venir nous présenter leur cause. Un représentant d'une colonie d'anciens combattants, un soldat blessé à la guerre, est venu dans la salle traînant sa jambe malade; le ministre de l'Agriculture de la province de Saskatchewan a comparu aussi, de même que nombre d'autres qui connaissaient la situation à fond. Tous ces gens ont fait valoir de leur mieux leurs opinions relatives à la construction de cet embranchement. Mon honorable ami qui a assisté à toute cette discussion, qui comprenait que ces groupes étaient loin de s'entendre sur l'emplacement exact de la voie ferrée et qui a été témoin des tiraillements à ce sujet, a proposé sérieusement l'amendement qui a fait l'objet d'un rapport favorable. Il a suggéré de laisser à la discrétion de la commission des Chemins de fer le choix définitif du tracé de la ligne. J'ai reconnu un certain mérite à sa proposition et, à la suite d'une longue discussion sur la somme formidable qu'il fallait décaisser, et après avoir entendu les dépositions de représentants du Pacifique-Canadien qui ont construit des lignes, tant dans l'Est que dans l'Ouest, le long de la frontière américaine, je m'y suis rallié. Je ne puis pas dire que sa proposition a été acceptée à l'unanimité; mais je dois reconnaître que mon honorable ami a eu un joli succès.

Voici maintenant que l'honorable sénateur abandonne lui-même sa proposition prétextant sa conviction qu'une influence mystérieuse ferait choisir le plus long parcours. Mais c'est lui-même qui a choisi les juges. Je n'étais qu'un membre de ce comité, et j'ai cru que tout le monde convenait de la nécessité de ces dépenses si nous voulons retenir au Canada la population de ce district qui est à 10 ou 15 milles seulement de la frontière américaine.

Mu par le souci de la réputation de ce comité, j'affirme que nous n'avons pas fait les choses à la légère. Il peut arriver que nous modifiions le tracé, le rapport du comité peut être rejeté, mais je ne veux pas que le sort du projet résulte d'observations semblables à celles tombées des lèvres de mon honorable ami, l'ancien ministre du Travail, ni que les honorables sénateurs qui n'étaient pas présents au comité aient l'impression que nous avons manqué à notre devoir. Je l'ai déjà dit, j'ai rarement fait partie d'un comité plus soucieux de l'intérêt du pays. Nous avons fait des erreurs, car nous ne sommes pas infaillibles, mais entre 15 et 25 membres du comité ont toujours assisté aux séances; et il appartient aux honorables sénateurs qui connaissent mieux que les autres la contrée intéressée de dire si le comité a fait erreur lorsqu'il a adopté les conclusions qui figurent au rapport.

L'honorable M. ROBERTSON: Je veux féliciter mon honorable ami de son exposé impartial. J'ai fait comme il dit: j'ai proposé l'amendement et je l'ai appuyé; seulement, je croyais alors que la commission des chemins de fer pouvait rendre une décision sans appel. Aujourd'hui je n'ai plus la même opinion touchant ce point important; en conséquence mon attitude touchant l'amendement a changé. Quoi qu'il en soit je retire maintenant ma motion et nous pourrons éprouver le sentiment de la Chambre quant aux divers articles du bill. Je ne retarderai pas son étude davantage.

L'honorable M. WILLOUGHBY: Honorables messieurs, je veux dire quelques mots au sujet du présent bill. Je ne vais pas répéter les arguments avancés par les cultivateurs et autres qui ont comparu devant le comité et qui ont démontré, à ma satisfaction, l'opportunité de cet embranchement. J'y puis apporter le concours de ma propre connaissance de la région et de l'expérience acquise alors que j'accompagnais des délégations qui s'approchèrent de l'ancien Canadian-Northern en le priant de construire cette ligne.

Au point de vue des colons eux-mêmes, il est regrettable qu'apparemment on n'ait jamais pu s'entendre, en ce district, sur le meilleur tracé de la voie. La première difficulté qui se présenta à l'ancien Canadian-Northern était de construire une ligne de Bengough jusqu'au village de Willowbunch, ou jusqu'à la zone arable, au sud de Willowbunch. Ce n'est qu'à la suite de discussions presque interminables qu'on tomba d'accord là-dessus. Depuis que l'Etat a fait l'acquisition du réseau, il y a eu un gros mouvement en faveur d'une ligne en partance de Bengough,—l'honorable sénateur de Welland (l'honorable M. Robertson) en a parlé. Si on avait adopté ce projet l'an dernier, ou même cette année, je considère que sa réalisation, sans plaire à tout le

monde, aurait assuré certains avantages à la population de la contrée. A mon sens, il est déplorable qu'on ait préconisé la construction d'une ligne passant par Radville, un long parcours de 115 milles qui porte les frais de construction à quelque $2,700,000. M. McLeod a témoigné que le coût du mille serait à peu près le même pour les trois projets. Ma connaissance de la région me fait croire qu'on aurait pu la desservir au moyen d'une ligne allant dans la direction du sud à partir de Ritchie; cependant cette ligne laisserait encore certains cantons à une distance considérable de la voie ferrée.

En somme, je crois que le Sénat s'est montré très juste à notre égard. Sans doute certains bills ont été rejetés à la 3e lecture; mais l'attitude du Sénat envers les besoins de l'Ouest en matière de chemin de fer a été généreuse. Voilà ce que je tiens à reconnaître en ma qualité de citoyen de l'Ouest; car je sais que certaines régions de l'Est n'ont pas encore un service suffisant de voie ferrée. Je ne faisais pas partie du comité des Chemins de fer, mais ce dernier m'a gracieusement permis de plaider la construction de ces embranchements et de mander des témoins qui y étaient favorables. L'honorable représentant de Welland a proposé l'amendement cité par l'honorable leader: de tout laisser à la discrétion de la commission des Chemins de fer. Si les honorables sénateurs veulent consulter la loi des Chemins de fer ils verront qu'en dernier ressort toute ordonnance qui émane de la commission des Chemins de fer relève du gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: Par voie d'appel?

L'honorable M. WILLOUGHBY: Non par voie d'appel seulement, mais directement en vertu de sa compétence législative. Pour le moment je ne traiterai pas ce point longuement; mais je sais à quoi m'en tenir. Je me suis adressé à M. Ruel, l'avocat des chemins de fer nationaux qui m'a cité un cas analogue où le Gouverneur en conseil avait infirmé la décision de la commission des Chemins de fer.

Si le présent bill avait rallié l'appui du Sénat, j'aurais voulu modifier le rapport en ajoutant à la fin d'un des amendements les mots suivants:

Et que la décision de la commission des Chemins de fer soit sans appel.

Ainsi la commission des Chemins de fer aurait pu trancher la question définitivement. Le gouvernement aurait été bien inspiré de modifier le bill en ce sens, car dès que les gens découvrent que la décision de la commission des Chemins de fer peut être cassée par le gouvernement du jour les délégations, à n'en plus finir, vont s'abattre sur ce dernier. Pareil amendement aurait paré à tous ces embarras. En effet la population de là-bas s'intéresse vivement à cette question. J'ignore le nombre des délégations qui ont visité le ministère à son sujet.

Je regrette que sans proposer un amendement en ce sens, mon honorable chef n'ait pas jugé opportun d'approuver la construction de cet embranchement. Il est vrai que certains colons se sont fixés en cette région depuis quelques années seulement, mais je suis peiné d'avouer que les départs ont été plus nombreux que les arrivées.

L'honorable M. DANDURAND: Pourquoi?

L'honorable M. WILLOUGHBY: Dans une certaine mesure, sans doute, à cause du manque du service de chemin de fer. Si j'ai bien compris M. McLeod on a levé les plans de la ligne partant de Bengough; je crois qu'il en est de même de la ligne qui part de Ritchie; quant à la ligne qui aurait son point de départ à Radville, on n'en a fait qu'une étude préliminaire. Il est incontestable qu'une partie de ce parcours de Radville ne rapporterait pas de bénéfices; je parle de l'étendue qui longe le Côteau-Missouri; de là il se dirige un peu vers l'est et pénètre dans une bonne région. Il est possible qu'une voie ferrée partant de Bengough ou de Ritchie n'eût pas desservi absolument toute cette contrée; mais je reconnais qu'il ne faut pas songer à servir les moindres districts d'une province de manière à n'en laisser aucun à plus de 10 ou 12 milles du chemin de fer, et personnellement je me serais contenté, et la population du district se serait contentée aussi, je crois, d'un parcours moins long. J'ai en cela l'appui du soldat qui a comparu devant le comité et qui a dit virtuellement: "Pour l'amour de Dieu, donnez-nous un chemin de fer pour servir ces gens, peu importe son point de départ". Voilà quelle aurait été, je pense, l'attitude d'une majorité des habitants raisonnables de la région; ils auraient été contents d'un embranchement partant de Bengough, Ritchie ou Radville.

Ce district est colonisé depuis 40 ans; c'est un des plus anciens dans l'Ouest. Vers le sud et le sud-ouest, la région est très bien peuplée par une excellente population, et voilà 20 ans que les vieux colons espèrent que l'année suivante, toujours l'année suivante, ils auront un chemin de fer. Je suis vraiment bien marri que cette Chambre ait décidé de différer d'une année encore la construction d'une voie ferrée en ce district.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable ami n'a pas consulté l'opinion du Sénat. Il semble perdre courage au premier obstacle. Je suis sûr que s'il peut convaincre l'honorable sénateur de Welland qu'en ajoutant quelques mots à son propre amendement la décision définitive émanera de la commission des Chemins de fer, il dissipera tous les doutes de cet honorable sénateur qui reviendra à sa première proposition de laisser à la commission des Chemins de fer le choix entre les trois tracés. J'ai entendu les diverses opinions à ce sujet et j'incline à croire que la commission des Chemins de fer sera portée à se rallier à l'avis de M. Ruel qu'il est préférable de terminer la ligne à Bengough plutôt que de la prolonger jusqu'au lac White.

Si l'honorable sénateur propose un amendement dans le sens qu'il a suggéré, je suis disposé à en tirer partie; mais j'aime mieux lui réserver le mérite de dissiper la crainte de l'honorable représentant de Welland. Le président du comité dit que nous ne sommes pas encore arrivés à l'étude de cet article; mais mon honorable ami a exposé ses raisons pour chercher à mettre fin à toute étude du bill simplement en proposant que le comité lève la séance. Sans doute, il a retiré sa motion, mais je lui signale la suggestion de l'honorable sénateur de Moose Jaw (l'honorable M. Willoughby).

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami le leader du Gouvernement a dit que le ministre de l'Agriculture de la province de la Saskatchewan avait préconisé, devant le comité, la construction de cette ligne. Il est vrai que ce monsieur est venu et qu'il a préconisé la construction de la ligne de Radville au coût de $3,750,000.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne m'en souviens pas.

L'honorable M. ROBERTSON: Il a insisté tout particulièrement non seulement devant le comité, mais ailleurs. Il va sans dire que le Règlement ne me permet pas de commenter en détail ce qui s'est passé ailleurs; mais certains arguments avancés ont jeté le doute en mon esprit et m'ont porté à consulter la loi des Chemins de fer. Comme je ne suis pas avocat, j'ai eu recours à quelques messieurs de robe, mes amis, en cette Chambre pour savoir si on ferait bien de laisser cette question à la discrétion de la commission des Chemins de fer ou si le gouvernement pouvait casser la décision de la Commission. Deux d'entre eux ont jugé probable que le gouvernement pouvait infirmer le jugement de la Commission non seulement sur la prière d'un tiers, mais de sa propre initiative. S'il en est ainsi, et je le crois,—au surplus cet avis, au dire de l'honorable sénateur de Moose Jaw, est corroboré par M. Ruel, avocat général des chemins de fer nationaux,—je ne vois pas bien en quoi la situation serait changée grâce à l'amendement suggéré par mon honorable collègue.

L'honorable M. DANDURAND: Que la décision de la commission des Chemins de fer soit sans appel?

L'honorable M. ROBERTSON: Nous pourrions adopter ici un amendement disposant que la décision de la commission des Chemins de fer reste sans appel; mais cela ne porterait nullement atteinte à la compétence que la loi des Chemins de fer confère au gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: Mais le Parlement est au-dessus du gouvernement et du moment que le Parlement déclare que la décision de la Commission doit demeurer sans appel, la volonté du Parlement doit prévaloir.

L'honorable M. ROBERTSON: Je suis arrivé à la conclusion que, pour les raisons données, j'ai fait erreur quand j'ai proposé l'amendement en question; je suis persuadé que certaines gens, tant de la Chambre fédérale que du gouvernement provincial, tiennent à imposer aux contribuables canadiens la construction de 115 milles de voie ferrée, dont la majeure partie n'est pas nécessaire, et qui coûterait au delà de 3 millions de dollars. Selon moi, donc, mieux vaut nous entendre et ajourner ce projet à l'année prochaine, ce qui fournira aux intéressés l'occasion de se mettre d'accord.

L'honorable M. CALDER: Il me serait difficile de laisser passer ce que vient de dire l'honorable représentant de Welland. J'ai assisté à presque toutes les séances du comité lorsqu'il étudiait le présent projet; je crois avoir entendu tout ce qui s'y est dit; et je n'ai qu'à poser une simple question à ceux qui étaient présents au comité. La voici: Quel témoin a préconisé ces trois lignes? Où est la preuve que la population du district n'était pas d'accord? Je maintiens qu'il n'y en a point. Un seul monsieur s'est présenté devant nous et c'était un membre de l'autre Chambre qui avait réussi à y faire modifier le texte du bill proposé par les chemins de fer Nationaux; un député qui tenait naturellement à ce que la ligne eût son départ plus à l'ouest de manière à desservir sa circonscription.

Il y a quelque 15 ou 20 ou 30 membres de cette Chambre qui ont assisté à toute cette discussion en comité, et j'affirme sans ambages, crânement, qu'il n'y a pas été présenté

l'ombre d'une preuve à l'encontre de la construction de cette ligne partant de Radville. Si je fais erreur, je demande aux honorables collègues de mettre les choses au point.

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je rappeler à mon honorable ami les difficultés topographiques décrites par plusieurs témoins: le Pacifique-Canadien avait trouvé presque impossible d'y construire, et voilà bien des années, avait été forcé d'abandonner ce territoire et de poser sa voie plus au nord. C'est pourtant là qu'on projetait de construire l'embranchement des chemins de fer Nationaux.

L'honorable M. CALDER: La situation n'est pas du tout la même. Le Pacifique-Canadien posait sa ligne à partir d'Estevan et lorsqu'il arriva au Côteau-Missouri il a détourné la voie dans la direction du nord-ouest. Il a été démontré que le caractère accidenté du terrain suscitait des obstacles sérieux à la construction de la ligne du Pacifique-Canadien, venant de l'Est ou de l'Ouest; mais je vous demande quelle preuve on a eue établissant que ces mêmes obstacles topographiques empêchaient la construction de la ligne du réseau national. Le National-Canadien a construit de Maryfield à Bengough; la ligne a donc passé le Côteau-Missouri et la situation est tout autre.

J'ai exposé,—les membres du comité s'en souviennent,—que toute cette région est érigée en municipalités, ayant ses conseils municipaux, ses districts scolaires, ses églises, et tout le reste; et que sa population est organisée en vue d'assurer la construction d'un chemin de fer. Il y a eu des divergences d'opinion touchant le tracé de la voie projetée; il n'y a pas un honorable membre de cette Chambre qui, s'il vivait là-bas, ne voudrait pas que cette ligne passât à proximité de sa propriété. Tout le monde donc voulait avoir le chemin de fer à sa porte.

L'honorable M. WILLOUGHBY: Sur la terre de son voisin.

L'honorable M. CALDER: Oui; c'est tout naturel. J'ai dit au comité,—et on n'a avancé aucune preuve du contraire,—que sur une étendue de 100 milles la population est organisée en vue d'obtenir la voie ferrée. Les conseils de ces municipalités représentent le public et tous ces conseils, tant qu'ils en sont, tombent d'accord sur le choix de Radville comme point de départ. Est-ce vrai, cela?

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable M. CALDER: Oui, c'est vrai: c'est un fait exposé au comité par M. Hamilton, et personne ne saurait le nier. Je répète que durant tout le cours de notre discussion, une seule preuve du contraire n'a été présentée d'aucune source, exception faite de l'argument avancé par un député de l'autre Chambre qui voulait que la ligne partît plus vers l'ouest afin qu'elle desservît sa circonscription. Allons-nous priver d'un chemin de fer auquel ils ont droit ces gens qui sont là depuis sept, huit, neuf ans,—parfois même douze ou quinze ans,—parce qu'on a fait surgir cet épouvantail? Cela me dépasse.

L'honorable M. DANDURAND: Mais tout cela peut s'arranger.

L'honorable M. CALDER: Oui, quant à cela, s'il subsiste un doute relatif à la compétence de la commission des chemins de fer en l'espèce. Assurément le Parlement est suprême. Nous pouvons certainement rédiger ce bill de manière à prescrire clairement qu'en ce qui a trait au tracé de la présente ligne la décision de la commission des chemins de fer doit demeurer sans appel

Cette question n'est pas nouvelle. Depuis huit ou neuf ans déjà nous sommes en présence du problème d'une ligne de chemin de fer en cette région. J'ai expliqué au comité que l'intention du National-Canadien était d'abord de poser la voie dans la direction du Pas-de-Corbeau. Dans l'entre-temps le Pacifique-Canadien a pénétré l'extrémité est de ce territoire et les chemins de fer nationaux n'ont plus l'intention d'aller à McLeod, à Lethbridge et au Pas-du-Corbeau. Il est vrai que voilà trois ou quatre ans l'administration du réseau national approuvait le projet de poser la ligne à partir de Bengough. Mais la situation n'est plus la même aujourd'hui. Le National-Canadien. avant de soumettre son projet au Parlement, a opté pour la construction à partir de Radville. Pourquoi cela? Uniquement parce que ce tracé serait le plus avantageux à la population. Nous connaissons tous cette contrée là-bas, un district de quelque 50 milles de l'est à l'ouest, et 35 milles du nord au sud; si cette ligne n'y passe pas, ou si on ne construit pas un rameau de Radville la population du district sera isolée à tout jamais.

L'honorable M. WATSON: Une mauvaise affaire, cette construction de rameaux.

L'honorable M. CALDER: Oui, l'exploitation des tronçons de chemins de fer est difficile et coûteuse. Un mot encore, et je suppose qu'après cela nous disposerons du bill.

L'honorable M. WATSON: Mais, non.

L'honorable M. CALDER: Selon moi, la Chambre prend une attitude erronée à l'égard de ce programme d'embranchements. Il

n'y a qu'une manière d'assurer l'exploitation profitable du réseau national. Si les chemins de fer nationaux ne vont pas de l'avant ils ne réussiront jamais. Il nous faut conserver notre population actuelle et en augmenter le nombre, ce qui entraînera le développement de nos ressources naturelles et le relèvement du trafic des chemins de fer; autrement le National-Canadien ne sera jamais un succès.

Les membres du comité se rappellent que j'ai demandé à M. Ruel, un des plus éclairés et des plus compétents des dirigeants du National-Canadien, si d'après lui, il y avait un seul embranchement dans la province de la Saskatchewan qui ne rapportait pas. On se souvient de sa réponse. Peu importe ce que peuvent penser certains honorables sénateurs. On avait beau saisir le comité de preuves du contraire; mais personne n'a contesté l'assertion de M. Ruel; qu'à sa connaissance il y avait, dans la Saskatchewan, une seule ligne possible qui n'était pas profitable, celle qui allait à la baie d'Hudson.

M. Ruel est un des premiers fonctionnaires des chemins de fer nationaux; il y est allié depuis de longues années et connaît le réseau à fond. Il sait parfaitement à quoi s'en tenir sur le trafic de ces voies. S'il a tant soit peu raison, que faisons-nous lorsque nous renvoyons des bills comme celui-ci? Nous étranglons le réseau national. Il ne s'agit pas de déterminer si le Canada a une dette formidable. Notre dette serait la plus forte possible que cela ne changerait rien à la situation. Si on peut obtenir les fonds pour construire ces lignes,—et apparemment cela ne présente aucune difficulté,—et si les lignes, une fois construites, vont être profitables, pourquoi ne pas s'y mettre tout de suite?

L'honorable M. ROBERTSON: N'est-il pas vrai que le comité a prié M. Ruel de dire si, selon lui, les embranchements proposés seraient profitables, et qu'il a refusé de se commettre, exprimant, toutefois, l'opinion que certains d'entre eux,—et le présent projet est sûrement un de ceux-là,—ne rapporteraient rien?

L'honorable M. CALDER: A-t-il dit que cette ligne ne payerait pas?

L'honorable M. ROBERTSON: Il a affirmé que certaines de ces lignes ne payeraient pas; et notre connaissance de la situation nous porte à croire que celle-ci est sûrement du nombre.

L'honorable M. CALDER: Cela se peut. Je n'ai pas entendu ces paroles de la bouche de M. Ruel. L'eussé-je entendu, j'aurais serré le témoin de près.

Voici quelle est la situation en ce qui intéresse les chemins de fer dans l'Ouest canadien. Nous avons un déficit; mais d'où vient-il? Il y a le très dispendieux Transcontinental de la tête des Lacs à Prince-Rupert; et le National-Canadien qui va de l'Ouest à Ottawa et Montréal, en traversant les montagnes. A défaut des embranchements le déficit serait bien plus considérable; et si on n'arrive pas à augmenter notre population et à relever notre production et le mouvement des voies ferrées, ces dernières ne seront jamais profitables. Bon nombres d'honorables collègues sont établis dans l'Ouest depuis aussi longtemps que moi-même; mais j'affirme que jamais je n'ai vu poser une voie ferrée dans un territoire de l'Ouest qui en trois ou cinq ans n'a pas imprimé un essor très vigoureux à la population et à la production de ce territoire. L'Ouest m'est familier depuis Winnipeg jusqu'aux montagnes, et j'ai été témoin de développements presque incroyables.

Quant à la région qu'intéresse le présent projet, il y a là des gens qui sont actuellement à 20, 25, 30 ou 35 milles de la voie ferrée. Il est évident que ces gens ne produisent pas un cinquième de leur rendement possible,—ils ne le peuvent pas,—et en conséquence, ils quittent la contrée par centaines, oui, je dis bien, par centaines, las à la fin d'attendre le chemin de fer dont ils ont tant besoin. Allons-nous tolérer plus longtemps pareil état de choses?

Je me rallie entièrement au principe posé qu'il ne faut pas construire une ligne d'embranchement si on ne peut pas, en raison, compter qu'elle va rapporter. Par contre, si la construction d'une ligne accroît la population et relève la production et partant le trafic du chemin de fer, je maintiens qu'il faut la construire coûte que coûte. Voilà mon attitude. Je trouve que le Sénat aura grand tort de rejeter ce bill.

L'honorable M. ROBERTSON: Pour saisir la Chambre de la question je propose que le préambule ne soit pas prouvé.

L'honorable M. LAIRD: Je me propose de dire un ou deux mots seulement touchant cette question, puisqu'elle a été traitée à fond par les honorables préopinants. Je faisais partie du comité des chemins de fer et j'ai assisté non pas à une mais à une demi-douzaine de séances, dont quelques-unes ont duré tout l'après-midi, où le présent embranchement faisait l'objet de la discussion. Il me semble que de tous les embranchements proposés que le comité a étudiés, c'est peut-être celui-ci qui a été scruté de plus près et commenté le plus. Il me semble également que

de toutes les lignes proposées, celle-ci a fait, plus que toute autre en la province, l'objet de l'attention et des recommandations des délégations de l'extérieur. A la suite de cet examen minutieux, après toutes ces séances, le comité a conclu à la quasi unanimité,—je puis même dire à l'unanimité,—au rapport du bill tel qu'il a été présenté.

Voici maintenant qu'en présence de la décision presque unanime du comité, on soulève l'objection que la population du district n'était pas d'accord sur le tracé de la ligne projetée. Et puis, après? On a dit avec raison que jamais une voie ferrée traversant une contrée d'une étendue pareille n'a contenté toute la population. Il fallait donc s'attendre à des divergences d'opinion. Seulement, vu qu'on nous a fait tenir des copies attestées de résolutions adoptées par tous les conseils du district, nous étions bien en droit de conclure qu'on en était venu à une entente. Pareille décision, il me semble, émanant des autorités reconnues de ces municipalités devrait suffire à convaincre le Sénat que la décision du comité était excellente.

D'aucuns prétendent qu'il ne faut pas procéder à la réalisation du projet parce que la population n'est pas d'accord. Pour déterminer l'opportunité d'une ligne de chemin de fer, nous ne nous guidons pas sur l'avis de la population; nous nous inspirons de l'opinion des gens de chemin de fer qui savent arrêter un choix éclairé pour le tracé de la ligne proposée. Il était tout naturel de laisser ce choix au conseil d'administration des chemins de fer nationaux. Aux termes d'un amendement apporté au bill, la question devait être soumise à la commission des chemins de fer; un arrangement que le comité préférait encore à celui d'en saisir le département des Chemins de fer. Ceux d'entre nous qui étaient membres du comité des chemins de fer et qui se rappellent la carte qu'à mainte et mainte reprise on a déroulée devant nos yeux, se rendent compte que de tous les districts de Saskatchewan privés de chemin de fer, celui que doit desservir la ligne projetée est peut-être le plus vaste. On ne perdra pas de vue que cette contrée embrasse toute la région sud de la province et qu'elle compte des colons sans nombre, qui s'y sont fixée, forts de la promesse d'une voie ferrée. Cette population a droit à un chemin de fer; le tracé de la voie est d'importance secondaire, car il peut être déterminé en temps et lieu par les autorités du réseau national. Je trouve qu'on se prend un peu sur le tard pour opposer des objections à la réalisation du présent projet qui est destiné à combler les lacunes ferroviaires de la plus grande région de la province qui soit privée de voie ferrée, un projet qui a fait l'objet d'une conclusion favorable du comité fondée sur une étude des plus consciencieuses.

Quelques honorables SENATEURS: Au vote.

(La motion de l'honorable M. Robertson est adoptée par 30 voix contre 20.)

Le comité lève la séance.

L'honorable M. DANDURAND: Je remarque que le président du comité n'a pas fait rapport du bill à Son Honneur le Président de la Chambre. Je ne puis pas mettre la main sur l'article précis du Règlement, mais je crois que le président du comité est tenu de faire rapport à Son Honneur le Président de la Chambre de la décision du comité.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne vois pas bien pourquoi il ne ferait pas ce rapport.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je le ferai volontiers; mais c'est un message bien triste.

L'honorable PRESIDENT SUPPLEANT: Comme les délibérations du comité ne sont pas consignées au procès-verbal il est nécessaire, je crois, que le comité général fasse un rapport,—soit que le comité a levé sa séance, soit que le comité a déclaré que le préambule n'est pas prouvé.

(L'honorable M. Beaubien fait rapport de la conclusion du comité général.)

L'honorable PRESIDENT SUPPLEANT: Le président du comité général fait rapport que le comité général a étudié le bill n° 54, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer Nationaux du Canada partant de Radville, ou d'un point à proximité de Radville, ou de Bengough ou de Ritchie, dans la province de Saskatchewan. Il a ordre du comité de faire rapport que le préambule dudit bill n'est pas prouvé.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que ce bill soit de nouveau renvoyé devant le comité général pour plus ample examen.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je m'oppose à cette motion. Dès que le comité général a déclaré que le préambule d'un bill n'est pas prouvé, ce bill ne peut pas être renvoyé de nouveau devant le comité au cours de la même session.

L'honorable PRESIDENT SUPPLEANT: Je suis plutôt d'avis que la motion est admissible.

L'honorable M. DANDURAND: Le Sénat étant saisi des conclusions du comité général, je veux connaître l'opinion du Sénat sur le

rapport du comité, ce qui me permettra d'enregistrer mon vote. Je prends ici le seul moyen qui s'offre pour y arriver. Les scrutins de comité ne sont pas consignés au procès-verbal; assurément quand le comité fait son rapport à la Chambre j'ai le droit d'éprouver l'opinion de la Chambre à son sujet.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON : Quelle autorité pouvez-vous citer à votre appui?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Proposez la motion, alors.

L'honorable PRESIDENT SUPPLEANT : Voici ce que je trouve à la page 378 de May:

Les délibérations d'un comité sur un bill peuvent être terminées abruptement par un ordre "Que le président quitte maintenant le fauteuil" ou par une prouve qu'un quorum n'est pas présent. En l'occurrence, le président n'ayant pas d'instructions du comité, ne fait pas de rapport à la Chambre. Tout bill qui est l'objet de pareille procédure est rayé du Feuilleton; cependant il peut y être inscrit de nouveau en vertu d'un Ordre de la Chambre. Lorsqu'un comité reprend ainsi l'étude d'un bill ses délibérations recommencent au point où elle ont souffert l'interruption, puisqu'elles étaient dans l'ordre et dûment consignées au procès-verbal jusqu'au moment où le président du comité a reçu ordre de quitter le fauteuil.

Puis, à la page 234:

Quand il est fait lecture d'un article de l'Ordre du jour la discussion à son sujet peut être close au moyen de l'ajournement de la Chambre, soit au cours même de cette discussion, soit avant sa reprise à huit heures, si elle a été réservée. En pareil cas, ledit article est rayé du Feuilleton; de même qu'un sujet offert aux délibérations de la Chambre, sans qu'un jour soit désigné à l'intention de ces délibérations, puisque la Chambre ne s'est pas prononcée à son égard. La même situation peut se présenter à une séance de comité, soit parce qu'il n'y a pas quorum, soit par suite d'une résolutiorn ordonnant au président de quitter le fauteuil. Pour réintégrer à l'ordre du jour un article rayé il faut proposer une motion, soit au début soit à la fin d'une séance, demandant que ledit article soit inscrit à l'ordre du jour d'une séance subséquente.

Voilà si je ne m'abuse, la teneur de la motion proposée par mon honorable ami.

L'honorable M. DANDURAND: Le président du comité général a fait rapport du bill à Son Honneur le Président de la Chambre. Le Président de la Chambre doit alors demander: "Quand le présent rapport du comité sera-t-il étudié?" Ou bien, lorsque le rapport du comité propose des amendements à un bill: "Quand les présents amendements seront-ils adoptés?" Le comité général vient de faire rapport que le préambule n'est pas prouvé. Selon moi le Président de la Chambre doit demander: "Quand le présent rapport sera-t-il adopté?" J'ai proposé que le rapport soit renvoyé de nouveau devant le comité; mais je suis bien prêt à retirer ma motion.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Voilà qui est très bien; seulement si la première motion de mon honorable ami était conforme au règlement, on pourrait continuer à renvoyer le rapport devant le comité au point de n'en plus finir.

L'honorable M. DANDURAND: Je retire ma motion et je propose que Son Honneur le Président de la Chambre demande: "Quand le présent rapport du comité sera-t-il étudié?"

L'honorable PRESIDENT SUPPLEANT : Quand le présent rapport sera-t-il étudié?

Quelques honorables SENATEURS: Maintenant.

(L'honorable M. Robertson propose l'adoption du rapport.)

La motion de l'honorable M. Robertson est adoptée. Voici le scrutin:

Contents:

Les honorables messieurs

Beaubien,	McCormick,
Bennett,	McLean,
Black,	McLennan,
Blain,	Michener,
Blondin,	Mulholland,
Crowe,	Murphy,
Daniel,	Reid,
Donnelly,	Robertson,
Foster,	Ross (Middleton),
Foster (sir George),	Sharpe,
Gordon,	Smith,
Green,	Tanner,
Lougheed (sir James),	Taylor,
Lynch-Staunton,	Todd,
Martin,	White (Inkerman),
McCall,	White (Pembroke)—32.

Non-contents:

Les honorables messieurs

Boyer,	Laird,
Calder,	Ross (Moose Jaw),
Côté,	Schaffner,
Dandurand,	Thibaudeau,
De Veber,	Turgeon,
Gillis,	Watson.
Haydon,	Willoughby,
King,	Wilson—16.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je signale à votre attention que l'honorable représentant de Victoria (l'honorable M. McHugh) n'a pas voté.

L'honorable M. McHUGH: Honorables messieurs, j'étais pairé avec l'honorable sénateur de Toronto (M. Macdonell). J'aurais voté contre la motion.

L'honorable M. HARMER: J'étais pairé avec l'honorable sénateur de Shediac (l'honorable M. MacDonald). J'aurais voté contre la motion.

L'honorable M. GILLIS: Honorables messieurs, il me semble que lorsqu'il y a de l'op-

position à ces bills, les objections devraient être formulées au moment où la Chambre est saisie du rapport du comité. Puisque nous venons d'adopter ce dernier rapport il en est fait du bill. D'après moi, lorsqu'il y a de l'opposition à ces bills la discussion devrait avoir lieu quand la Chambre est saisie du rapport du comité spécial.

BILL CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT SUNNYBRAE-GUYSBOROUGH

ADOPTION DU RAPPORT DU COMITE

L'honorable M. BLAIN propose l'adoption du rapport du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Ports, chargé d'étudier le bill 32, intitulé: "Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer Nationaux du Canada entre Sunnybrae et Guysborough dans la province de la Nouvelle-Ecosse."

Cette motion est adoptée.

2e ET 3e LECTURES D'UN BILL DE DIVORCE

Bill P6, intitulé: Loi pour faire droit à Mary Ann Hastings.—L'honorable M. White (Pembroke).

3e LECTURE D'UN BILL D'INTERET PRIVE

Bill B6, intitulé: Loi constituant en corporation l'Institut des Frères de Saint-Gabriel au Canada.—L'honorable M Béique.

RETRAIT DU BILL DE LA FAILLITE

Sur la proposition de l'honorable M. Blondin le Sénat se forme en comité général et passe à l'étude du bill R3, intitulé: Loi concernant l'application de la loi de Faillite, 1919, à la province de Québec.

L'honorable M. BLONDIN: J'apprends de certaines sources que dans l'intérêt même du présent bill je ferais mieux de laisser déterminer cette question ailleurs, tout d'abord. Je demande donc à retirer le bill.

(Du consentement du Sénat le bill est retiré.)

1re, 2e ET 3e LECTURES DU BILL D'EMPRUNT

Bill 217, intitulé: Loi autorisant le prélèvement, par voie d'emprunt, de certaines sommes d'argent pour le service public.—L'honorable M. Dandurand.

1re LECTURE DU BILL CONCERNANT L'IMPOT SUR LES PROFITS DE GUERRE

Bill 219, intitulé: Loi concernant la Loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916. —L'honorable M. Dandurand.

Le Sénat lève la séance jusqu'à trois heures de l'après-midi, demain.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du vendredi, 4 juillet 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL DE DIVORCE

Déposition du bill T6, intitulé: Loi pour faire droit à Henry George Stuart Johnston. L'honorable M. Planta.

CHEMIN DE FER SOUTHERN NEW-ENGLAND

A l'appel de l'ordre du jour:

Reprise du débat ajourné sur l'interpellation de l'honorable M. Robertson:—

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur la nécessité et l'opportunité qu'il y a de parachever le chemin de fer Southern New England, et qu'il demandera au gouvernement quelle est son intention à cet égard.—(L'honorable M. Dandurand).

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que cet article de l'ordre du jour soit rayé et inscrit de nouveau à l'ordre de mercredi prochain.

L'honorable M. ROBERTSON: J'espère que mon honorable ami sera bientôt capable de nous apporter le renseignement demandé dans cette interpellation. C'est un sujet très important pour les chemins de fer nationaux du Canada et qui mérite l'attention sérieuse que lui a sans doute donnée le gouvernement. J'espère recevoir une réponse sous peu.

L'honorable M. DANDURAND: J'avoue que je n'ai pas encore eu l'occasion de voir le Président des chemins de fer nationaux du Canada. J'espère profiter de notre court ajournement pour le rencontrer à Montréal, lundi ou mardi prochain.

La motion est adoptée.

EMBRANCHEMENT KAMLOOPS-KELOWNA

PRISE EN CONSIDERATION D'UN AMENDEMENT DU COMITE

L'honorable M. BLAIN propose que soit approuvé l'amendement adopté par le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres et modifiant le bill 33, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada, division Kamloops-Kelowna, province de la Colombie-Britannique.

La motion est agréée.

IMPOTS DE GUERRE SUR LES PROFITS D'AFFAIRES

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 219, intitulé: "Loi concernant la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916.

Il dit: Honorables messieurs, ce bill se rapporte à la loi votée en 1916 et créant des impôts de guerre sur les profits d'affaires. L'article 3 de la Loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916, créait l'impôt pour lequel la loi était édictée. Il prescrivait:

Il doit être imposé, perçu et payé à Sa Majesté une taxe de vingt-cinq pour cent du montant, par lequel les profits gagnés dans tout commerce ont excédé dans le cas d'un commerce exercé par une compagnie constituée, le taux de sept pour cent par année, et dans le cas de toutes autres personnes, le taux de dix pour cent par année sur le capital employé dans ce commerce.

L'article 26 de la loi se lit comme suit:

Les dispositions de l'article trois de la présente loi ne doivent pas continuer d'être en vigueur après le trente et unième jour de décembre mil neuf cent dix-sept.

Ainsi, à moins d'être mises de nouveau en vigueur par des lois subséquentes, les dispositions créant l'impôt cessaient d'être en force après le 31 décembre 1917.

Dans la loi adoptée en 1918 pour modifier la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916, l'article 4 (chapitre 10, 8-9 George V) décrétait l'abrogation de l'article 26 et le remplaçait par le suivant:

Les dispositions de l'article trois de la présente loi ne doivent pas continuer d'être en vigueur après le trente et unième jour de décembre mil neuf cent dix-huit.

En 1919, pour continuer l'opération de la loi, l'article 26, tel qu'édicté en 1918, fut à son tour abrogé et remplacé par le suivant:

Les dispositions de l'article trois de la présente loi ne doivent pas continuer d'être en vigueur après le trente et unième jour de décembre mil neuf cent dix-neuf.

Cette loi fut adoptée au mois de juillet 1919 (Article 1, chapitre 39, 9-10 George V).

En 1920, l'article 26 édicté en 1919 fut amendé en substituant les mots mil neuf cent vingt à mil neuf cent dix-neuf. (Article 2, Chapitre 36, 10-11 George V). Certains contribuables refusèrent de payer l'impôt que l'on avait établi et qu'ils devaient en vertu des lois de 1918, 1919 et 1920, sous prétexte que l'article trois avait cessé d'être en vigueur à la fin de l'année 1917, et que le texte des lois modificatrices n'était pas assez clair pour continuer la mise en application de l'article trois en 1918, 1919 et 1920. Naturellement, ils donnaient comme argument que l'article ayant cessé d'être en vigueur après le 31 décembre 1917, une disposition prescrivant simplement qu'il ne continuerait pas d'être en vigueur après une date ultérieure, n'était pas suffisante pour prolonger la mise à effet de l'article trois et pour autoriser l'imposition de la taxe.

Cet argument n'est pas admis, car il y a des preuves nombreuses que l'intention du Parlement était de continuer la mise en vigueur de l'article trois jusqu'à la fin de l'année 1920; mais on a cru bon de présenter ce bill pour obvier aux litiges nombreux et coûteux qui pourraient être occasionnés par cette interprétation et pour faciliter la perception immédiate des taxes de 1918, 1919 et 1920. L'intention du Parlement est manifestée clairement dans la loi originale et dans les modifications qui y ont été apportées depuis, et le présent bill n'apporte aucun changement à la loi. La grande majorité des personnes sujettes à l'impôt a reconnu la dette imposée pour les taxes de 1918, 1919 et 1920.

Ce bill ne contient qu'un article:

1. La Loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916, et ses modifications, doivent être interprétées et avoir leur effet, et sont censées avoir eu leur effet depuis leur adoption, sans laps ni interruption, comme si l'article vingt-six, lorsqu'édicté en premier lieu, avait contenu la disposition suivante:

"Les dispositions de l'article trois de la présente loi ne doivent pas continuer d'être en vigueur après le trente et unième jour de décembre mil neuf cent vingt;" et toute disposition incompatible avec celle-là est censée supprimée, modifiée ou abrogée, selon que les circonstances peuvent l'exiger, et toutes les taxes, intérêts et amendes payables sous l'empire de ladite loi et de ses modifications restent un impôt dû à Sa Majesté jusqu'à ce qu'ils aient été entièrement payés et acquittés."

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce sujet a-t-il été l'objet de contestations judiciaires? Les cours de justice ont-elles rendu quelque jugement?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne puis dire si les réclamations ont été portées devant les cours de justice, mais je sais que quelques personnes ont soulevé de nombreuses objections lorsqu'on a réclamé la taxe, et qu'elles ne l'ont pas payée.

La motion est adoptée, et le bill subit sa deuxième lecture.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Le Sénat se forme en comité pour étudier le bill.

L'honorable M. Blain occupe le fauteuil.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

TRAVAIL DU SENAT

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, il reste ajourné jusqu'à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable leader du gouvernement peut-il nous dire combien de temps encore la session va se prolonger?

L'honorable M. DANDURAND: Durant les vingt-cinq années où j'ai siégé au Parlement, j'ai toujours été sous l'impression que la longueur de la session était surtout déterminée par la loyale opposition de Sa Majesté à la Chambre des communes, et je demanderai à mon honorable ami de vouloir bien adresser sa question aux dieux qui siègent dans l'autre Chambre.

Avant l'ajournement du Sénat, je veux appeler l'attention de mes honorables collègues sur une des lois les plus importantes qui nous seront présentées au commencement de la semaine prochaine; je veux parler du bill concernant les pensions de retraite. Les honorables sénateurs pourront profiter de ce court ajournement pour étudier le bill. Naturellement, ils se rappelleront que nous ne pouvons augmenter les obligations de la Trésorerie, et c'est en vue de la réduction des impôts qu'ils examineront le bill. J'ignore si beaucoup de sénateurs portent un intérêt particulier à ce bill; si quelques-uns de mes honorables collègues y portent cet intérêt spécial, ils pourront l'examiner pendant cet ajournement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'échelle projetée des pensions est-elle bien différente de l'échelle actuelle?

L'honorable M. DANDURAND: Je dois avouer que je n'ai pas lu le bill. Il y a aussi le bill concernant l'union des églises, qui est un bill d'intérêt privé, mais qui n'en est pas moins une loi très intéressante. J'espère que nous serons tous bien disposés à l'étudier et à en prononcer le sort.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quand l'aurons-nous?

L'honorable M. DANDURAND: Selon moi, nous devrions l'étudier en comité plénier de la Chambre. Mes honorables collègues pourront cependant examiner d'ici là la meilleure manière de procéder.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mardi, 8 juillet 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

EXPOSITIONS INTERNATIONALES

QUESTION

L'honorable M. BEAUBIEN demande au gouvernement:

1. Combien a coûté au gouvernement sa participation à l'exposition internationale Panama-Pacifique tenue à San-Francisco (Etats-Unis) en 1915?

2. Quel personnel a été employé pour la tenue de cette exposition; quelle a été la durée de service de chaque membre de ce personnel; quelle a été la nature de ce service et quelle rétribution a été payée à chaque membre de ce personnel?

3. Quel montant a été payé à d'autres fins, quelles furent ces autres fins et à qui ce montant a-t-il été payé?

4. Les mêmes questions sont posées relativement à la participation du gouvernement canadien à l'exposition internationale Panama-Californie, tenue à San-Diégo (Californie) en 1916.

L'honorable M. PARDEE:

1. $686,236.42.

2. Wm Hutchison, commissaire, du 1er décembre 1913 au 31 janvier 1916, $23,428.26; S. Anderson, ébéniste, du 1er janvier 1914 au 31 janvier 1916, $6,607.15; L. R. Avery, commis, du 15 janvier 1914 au 31 octobre 1915, $3,225; W. D. Dalglish, division des minéraux, du 1er janvier 1914 au 31 décembre 1915, $6,644.24; A. W. Despard, division des fruits, du 1er septembre 1913 au 31 janvier 1916, $7,584.76; H. B. Fitz Simon, préposé aux pavillons, du 1er janvier 1914 au 31 janvier 1916, $5,882.62; E. Girardot, assistant, du 1er janvier 1914 au 31 janvier 1916, $7,282.80; H. Hains, secrétaire, du 1er décembre 1913 au 31 décembre 1915, $7,913.65; A. W. Tolmie, comptable, du 1er janvier 1914 au 31 janvier 1916, $7,523.94; J. O. Turcotte, tapissier, du 1er janvier 1914 au 31 décembre 1915, $5,678.81; F. H. Mason, assistant, du 1er septembre 1914 au 31 décembre 1915, $3,409; Wm Tomlinson, assistant, de mai 1914 au 20 décembre 1915, $5,622.40. Les déboursés comprennent le salaire, l'allocation de subsistance et les dépenses.

3. Voyez le rapport de l'auditeur général 1913-14, pages A 11-13; 1914-15, pages A 11-14; 1915-16, pages A 50-51.

4. Coût total, $127,693.20. Wm Hutchison, commissaire, du 1er février 1916 au 20 août 1917. $14,755.95; S. Anderson, ébéniste, du 1er février 1916 au 31 août 1917, $4,814.35; W. D.

Dalglish, division des minéraux, du 1er janvier 1916 au 31 août 1917, $5,063.60; A. W. Despard, division des fruits, du 1er février 1916 au 31 août 1917, $4,817.50; H. B. Fitz Simon, préposé aux pavillons, du 1er février 1916 au 31 août 1917, $4,219.54; E. Girardot, assistant, du 1er février 1916 au 31 août 1917, $5,565; H. Hains, secrétaire, du 1er janvier 1916 au 31 octobre 1917, $7,054.45; A. W. Tolmie, comptable, du 1er février 1916 au 31 août 1917, $5,636.52; J. O. Turcotte, tapissier, du 1er janvier 1916 au 31 juillet 1917, $4,269.34; F. H. Mason, assistant, du 1er janvier 1916 au 10 août 1917, $5,341.25; Wm Tomlinson, assistant, du 10 avril 1916 au 15 avril 1917, $3,460.80. Voir, pour les détails complets des déboursés, le rapport de l'auditeur général, 1915-16, pages A 51-52; 1916-17, pages A 18-19; 1917-18, pages A 19-20.

BILLS DE DIVORCES

DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES

Bill Q6, intitulé: Loi pour faire droit à William Smith Scott.—L'honorable W. B. Ross.

Bill R6, intitulé: Loi pour faire droit à Rebecca Smolkin Koffler.—L'honorable W. B. Ross.

Bill S6, intitulé: Loi pour faire droit à Earl James Sharpe.—L'honorable W. B. Ross.

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DEMANDE D'UN COMITE SPECIAL

Le Sénat reprend le débat ajourné le 2 juillet sur la motion de l'honorable M. Bennett:

Qu'un comité spécial de cette Chambre soit institué pour faire enquête et rapport, à différentes époques, sur:

(a) Les déclarations et les accusations que l'honorable J. D. Taylor a formulées dans cette Chambre, le 8 mai dernier, à l'égard de l'administration de la marine marchande du gouvernement canadien et des chemins de fer nationaux du Canada.

(b) L'acquisition de l'immeuble connu sous le nom d'"Hôtel Scribe", à Paris, France, ainsi que sur toutes les négociations, opérations et paiements s'y rapportant.

(c) L'emploi ou l'engagement d'un nommé Aronovici par ladite administration des chemins de fer nationaux du Canada, les services accomplis par lui, s'il en a accompli, et la commission, le traitement ou toute autre rémunération que lui a payée ladite administration, ou payée en son nom.

(d) Le système d'achat de fournitures devant servir ou se rapportant au réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

(e) Le dépôt par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de $1,000,000 des deniers publics à la Home Bank du Canada, et le retrait de ce dépôt par ladite compagnie, au mois ou vers le mois de mai 1923.

(f) D'une façon générale, sur toutes choses qui, de l'avis du comité, découlent de la question susdite ou s'y rapportent, ou sur lesquelles le comité jugera à propos d'enquérir.

(g) Que cette enquête soit subordonnée à la condition qu'elle ne portera sur aucune affaire de service ou d'administration depuis le commencement de l'année 1924, si, de l'avis de l'administration dudit réseau, une enquête sur ces matières peut être préjudiciable aux biens ou au bon service du réseau.

(h) Que ledit comité soit composé des honorables messieurs.

(i) Que ledit comité soit autorisé à recueillir des témoignages sous serment, d'assigner des témoins, de requérir la production de documents et de dossiers, et d'employer, pour ses écritures ou autrement, l'aide qu'il jugera nécessaire pour les fins de l'enquête.

L'honorable F. F. PARDEE: Honorables messieurs, en prenant part à la discussion de la motion originale et de l'amendement proposé par l'honorable représentant de Simcoe, je ne retiendrai pas longtemps la Chambre par les remarques que j'ai à faire. Au cours du débat qui a eu lieu dans cette Chambre, il m'a semblé que l'affaire est surtout une attaque contre les chemins de fer nationaux du Canada. L'honorable représentant de New-Westminster (l'honorable M. Taylor), qui a porté le premier les accusations, est allé très loin dans ses déclarations, mais, après avoir lu son discours et le rapport de M. Temple, je dois dire que l'on ne peut reprocher au rapport de M. Temple le fait que la preuve ne fut pas prise sous serment. Par ailleurs, nous ne pouvons sûrement pas trouver beaucoup d'erreurs dans les conclusions de M. Temple. Il traite en détails des accusations de l'honorable représentant de New-Westminster, et, autant que je puisse voir, ce rapport réfute ces accusations dans le langage le plus simple possible, de sorte que l'on ne peut plus soutenir de telles accusations.

L'honorable sénateur porte des accusations de contrebande, de mauvaise application des fonds reçus de l'assurance, s'ils furent jamais reçus, et de fraudes. parjures, etc.

J'aimerais à citer un paragraphe du rapport de M. Temple, à la page 32, où il est question de M. Labrie. L'honorable sénateur fut particulièrement sévère pour M. Labrie. Il déclara, si je l'ai bien compris, que M. Labrie a commis presque tous les crimes du répertoire et il dénonce M. Labrie de toutes les manières possibles. Personne ne niera que M. Temple est un homme honorable—non pas que tout homme qui appartienne à la profession légale soit nécessairement honorable—mais M. Temple détient une très haute position dans la profession légale; il est un employé très digne de confiance du chemin de fer national du Canada, un homme en qui, apparemment, son chef a la plus entière confiance. On envoya M.

Temple faire les enquêtes nécessaires. Ainsi M. Labrie passa par l'examen direct de M. Temple, pour ainsi parler. M. Temple obtint les renseignements, mais il se corrobore lui-même. A la page 32, il fait ces remarques:

Après que tous les témoins eussent été entendus dans cette cause, il me vint à l'idée que les accusations de mauvaise conduite portées contre M. Labrie n'étaient pas fondées, et qu'il serait bon de connaître non seulement les faits sur la conduite de son département, mais sa réputation en général parmi les hommes d'affaires avec qui il est quotidiennement en rapports. En conséquence je rendis visite à quelques hommes d'affaires en vue de la ville, dans le but de discuter avec eux, non seulement ce qui concerne le service des achats, mais aussi pour avoir une idée générale de ce que la classe commerciale pense de la direction des chemins de fer nationaux et de la Marine marchande en général.

Je parlai en ce sens à plusieurs marchands des plus considérables, par exemple:

Il cite alors les noms d'environ cinquante des marchands les plus en vue. Je n'ai pas le plaisir de les connaître; je n'ai pas la moindre idée de ce que peuvent être leurs attaches politiques, ou s'ils eurent eux-mêmes à traiter avec les chemins de fer nationaux du Canada; mais je sais ceci, que chacun de ces hommes décerna à M. Labrie un certificat de bonne réputation. Je pense que même mon honorable ami de New-Westminster admettra que lorsqu'un homme honorable appartenant à la profession légale a eu des entrevues avec de tels personnages et reçu d'eux un rapport si favorable sur M. Labrie, il ne pouvait consigner dans son rapport que ce que ces hommes lui ont dit. Et que disent ces hommes?

Je me rendis aux bureaux de tous ces messieurs et de plus au bureau de plusieurs maisons commerciales importantes où je n'eus pas la bonne fortune de trouver les chefs au moment où je m'y rendis. Je parlai aussi à plusieurs hommes d'affaires que je rencontrai par hasard à différentes époques. Sans exception, tous ceux que je rencontrai parlèrent en termes des plus élogieux non seulement de M. Labrie mais aussi de l'administration en général, à Vancouver.

Il ne peut y avoir aucune "coquinerie organisée" parmi ces hommes, et je soutiens, honorables messieurs, qu'ils ne dirent que ce qu'ils connaissaient. Et quel certificat donnent-ils? Qu'ils ont la plus haute opinion de M. Labrie; que l'administration du chemin de fer national et de la marine canadienne est tout ce qu'elle doit être, et remplit les fonctions pour lesquelles elle fut créée. Certainement, rien ne peut être plus fort que cela. Aucun de ces hommes, il est vrai, ne prêta serment, mais si vous allez dans une communauté cultivée, comme celle où demeure mon honorable ami, et que vous y rencontrez les hommes d'affaires les plus en vue, qui vous donnent un certificat, non seulement sur le caractère d'un homme, mais aussi sur la manière dont les affaires sont conduites, cela doit suffire pour convaincre tout honorable membre de cette Chambre que les deux sections du service sont dirigées dans l'intérêt du pays.

L'honorable sénateur a demandé un comité. Tout honorable membre de cette Chambre sait que si on accordait un comité, soit à cette époque tardive de la session, soit plus tôt, cela entraînerait la dépense d'une somme énorme des fonds publics afin d'amener ici tous les témoins de cette partie éloignée du pays; et ce que je connais de M. Temple me porte à dire que, même si on accorde le comité proposé, je crois que les hommes qui paraîtraient devant le comité et y donneraient un témoignage sous serment ne diraient rien qui serait plus près de la vérité que ce qu'ils ont dit à M. Temple. Leur histoire serait exactement la même. En d'autres termes, permettez-moi de dire très franchement que je n'accorde aucune importance au fait que la preuve fut prise sans serment. Je crois tout ce que les témoins ont dit.

Voilà comment nous devons envisager la question générale de l'enquête faite par M. Temple sur les actes dont on se plaignait. Je comprends que mon honorable ami de Simcoe a dit que, après l'échouage du bateau sur le récif, après une inspection et les protestations d'usage, bien que les inspecteurs aient accordé une indemnité d'assurance, celle-ci qui s'élevait à environ huit mille et quelques centaines de dollars, n'a jamais été payée.

L'honorable M. BENNETT: Je n'ai jamais dit cela. J'ai demandé si l'assurance avait été payée.

L'honorable M. PARDEE: Je vois. Pour satisfaire mon honorable ami, je vais lire cette lettre, datée du 28 juin 1924:

M. W.-E. Shepley,
a/s du Cabinet du président,
Rue McGill, Montréal.

Cher Monsieur,

Désastre du vapeur *Canadian Farmer*, le 18 juin 1922.

En accord avec la conversation téléphonique du même jour, les déboursés totaux à propos de l'accident ci-haut mentionné s'élevèrent à $9,601.30, dont $8,393.30 étaient recouvrables des assureurs, en vertu de la "Moyenne particulière".

Le dossier de notre département de comptabilité indique que le montant ci-dessous a été perçu des assureurs, aux dates suivantes:

Le 18 septembre 1923..	$ 839 33
Le 8 novembre 1923	7,553 97

ce qui forme un total de $8,393.30, la balance de $1,208.00 étant portée au compte du propriétaire. Elle comprend:

Suit la liste des articles. Donc, la compagnie d'assurance a payé la réclamation au sujet de laquelle on avait émis des doutes. La compagnie d'assurance a payé tout ce qu'elle devait, et la balance, comme on l'a dit, fut portée au compte du propriétaire.

Au sujet des chemins de fer nationaux, permettez-moi d'en retracer la brève histoire. A un certain moment, nous avions trop de chemins de fer. Nous avons trop construit en ce pays, non pas en proportion de son étendue, mais eu égard à sa population. Comme il arriva pour plusieurs entreprises de cette époque, nous avons dépassé la limite de nos moyens. Nous avons trouvé, après en avoir fait l'essai, qu'il était impossible de garder le mode d'administration alors en honneur; c'est-à-dire, la propriété privée. Le gouvernement comblait chaque année les lourds déficits de ces voies. On décida alors très sagement qu'il serait préférable pour les contribuables du Dominion de posséder les voies. On prit les mesures nécessaires, sous les gouvernements conservateur et unioniste, pour faire passer les chemins de fer sous la maîtrise du gouvernement. Permettez-moi de dire très sincèrement que, personnellement, je n'ai jamais été un ardent avocat de l'étatisation; mais je considère que le gouvernement du jour ne pouvait faire autre chose que d'assumer la propriété de ces chemins de fer au nom du peuple du Canada. A mon sens, le comble de la folie aurait été de donner ces voies à une autre corporation ferroviaire. Si on avait agi ainsi, il y aurait eu une oligarchie absolue des chemins de fer; les chemins de fer, et non le gouvernement, gouverneraient en réalité le pays. C'est pour éviter ce danger que le gouvernement décida, très sagement à mon avis, de s'emparer de ces voies ferrées.

Dans mon opinion, aucun homme n'assuma jamais une tâche plus lourde ni plus compliquée que ne fit sir Henry Thornton quand il prit la direction de ces lignes. Elles étaient, à cette époque, dans un état de chaos absolu. Tous les jours, elles rétrogradaient. D'après mes observations de la situation dans notre partie du pays, et d'après les enquêtes faites dans toutes les parties du Canada, je crois que l'opinion générale est qu'il n'y a jamais eu un service aussi compétent que celui que nous avons aujourd'hui. Mon honorable ami, le chef de l'autre côté de cette Chambre, dit que, aux chemins de fer nationaux, l'extravagance est évidente. Franchement, je ne la vois pas. Sans doute on dépense de l'argent. Mais il faut dépenser de l'argent, pour faire de cette route tombée en discrédit, une route de première valeur, afin qu'elle puisse faire face à la concurrence et tenir sa place parmi les autres voies. Il est absolument impossible d'agir autrement. Vous ne pouvez obtenir une journée de travail d'un cheval exténué. Un chemin de fer qui ne possède pas le matériel roulant nécessaire ne peut soutenir la concurrence des chemins de fer outillés suivant les derniers perfectionnements. Sir Henry Thornton a observé l'état des affaires et il a vu très sagement à ce que les chemins de fer nationaux aient l'outillage requis. Il est décidé à les placer dans la meilleure situation possible, à tous les points de vue, afin qu'ils puissent soutenir victorieusement la concurrence et procurer si possible des dividendes au peuple du Canada.

L'honorable M. MURPHY: L'honorable sénateur me permettra-t-il de lui poser une question? Rendra-t-il solidaires de sir Henry Thornton les autres directeurs, et nous dira-t-il quelle est leur compétence?

L'honorable M. PARDEE: L'honorable sénateur veut-il dire qu'ils ne sont pas aptes à remplir leur position?

L'honorable M. MURPHY: Je n'ai pas dit cela; j'ai demandé à l'honorable sénateur de nous donner son opinion.

L'honorable M. PARDEE: Je dis que les assistants de sir Henry Thornton — M. Dalrymple et tous les autres — sont des hommes parfaitement compétents, aptes à remplir leur position, et qu'ils ont travaillé avec sir Henry Thornton pour faire de la voie ce qu'elle est aujourd'hui.

L'honorable M. MURPHY: L'honorable sénateur m'excusera-t-il? Je n'ai accusé aucun des fonctionnaires. J'ai demandé à l'honorable sénateur de juger les membres du conseil d'administration et de dire quelle est leur compétence.

L'honorable M. PARDEE: Je ne me préoccupe pas des membres du conseil d'administration. On juge le pudding quand on le mange. A la tête de ce chemin de fer, qui était dans une situation désastreuse, vous avez maintenant l'un des hommes qui connaissent le mieux leur métier sur ce continent ou sur tout autre; vous avez, sous sa direction, des hommes habiles et expérimentés dans les choses de chemins de fer.

L'honorable M. MURPHY: Ridicule!

L'honorable M. PARDEE: Ils font aujourd'hui du chemin de fer national une voie de premier ordre et ils nous donnent un service tel que nous n'en avions jamais eu auparavant. Nous n'avons qu'à nous rappeler que, l'an dernier, dans les frais d'exploitation seulement, il y eut une économie de $17,500,000.

L'honorable M. MURPHY: Qui fit l'éducation de ces hommes?

L'honorable M. PARDEE: Je dis que si l'on continue dans la voie du progrès—bien

que cela puisse ne pas arriver de notre temps — le Canadien-National deviendra une ressource précieuse pour le peuple de ce pays, et nous ne maudirons pas l'étatisation. Comme je l'ai dit il y a un moment, je n'ai jamais été un fervent avocat de l'étatisation, mais, maintenant que nous l'avons, tout honorable membre de cette Chambre a le devoir d'en faire un essai loyal. Je sais que mon honorable ami de Pictou (l'honorable M. Tanner) ne partage pas mon opinion. Si cette Chambre, ou l'autre Chambre, lance les chemins de fer nationaux du Canada dans la bouilloire de la politique, alors, comme dit mon honorable ami l'ancien ministre du Travail (l'honorable M. Robertson), "le Seigneur sauve le Canadien-National". Si vous y mettez la main, si vous continuez à ennuyer les hommes qui le dirigent, l'étatisation sera pire que l'état antérieur. Je répète que c'est le devoir de tout homme public de donner aux administrateurs des chemins de fer nationaux du Canada une chance de réussir, et je crois vraiment qu'ils réussiront.

L'honorable M. MURPHY: Les intéressés ne sont pas de cet avis.

L'honorable M. PARDEE: Les chefs du chemin de fer, et les employés eux-mêmes, ont apparemment à cœur les intérêts de la voie, car je vois dans les journaux d'hier qu'ils ont consenti à donner une journée de salaire par mois à la caisse des chemins de fer du gouvernement. Cela peut paraître peu de chose, mais je comprends que cela ajoutera, aux recettes de cette voie, $5,500,000 par an. Peut-on dire, dans ces circonstances, que les hommes ne cherchent que leur satisfaction personnelle? C'est un exemple concret du simple fait que ces hommes ont un but et un seul, qui est de rendre le chemin de fer productif.

Il semble y avoir une attaque concertée contre sir Henry Thornton — Pourquoi? Je n'en ai pas la moindre idée. L'honorable représentant de New-Westminster en a parlé comme si nous en faisions un dieu. Il dit que sir Henry a trompé la confiance du public, et sacrifié les intérêts de celui-ci. Il mentionna la transaction de l'hôtel Scribe. Cependant on a eu beaucoup d'exemples de personnes achetant beaucoup plus sagement qu'elles ne le pensaient d'abord. Je sais que le ministre des Chemins de fer a dit à la Chambre des Communes que l'achat de l'hôtel Scribe fut une erreur; néanmoins je suis sûr que plusieurs honorables membres de cette Chambre pourraient citer des exemples d'édifices achetés à des prix apparemment très élevés et qui furent tout de même de bons placements.

Voyons sur ce sujet l'opinion de deux hommes, l'un que je connais et l'autre, un étranger. Je cite ce qui suit d'un journal quotidien:

M. Lewis Pratt, un Canadien demeurant à Paris et qui servit d'aviseur à sir Henry Thornton au moment de l'achat de l'hôtel Scribe, comparut devant le comité des chemins de fer nationaux et de la marine marchande de la Chambre des communes, ce matin. Il dit au comité que les loyers et la valeur de la propriété ont augmenté dans des proportions énormes, dans le voisinage de l'hôtel Scribe, depuis 1919, époque où il s'établit à Paris. Il considère l'hôtel Scribe comme l'un des plus beaux édifices de Paris et il assure que sa valeur augmentera constamment.

"Que pensez-vous du prix de $2,700,000 payé pour l'hôtel?" demanda M. G.-W. Kyte, député libéral du Cap-Breton-Sud. "Les hommes d'affaires du quartier considèrent généralement que ce fut une bonne transaction," répondit M. Pratt.. Les hommes d'affaires de Paris étaient sous l'impression que l'on avait payé $3,000,000, ce qu'ils regardaient comme un prix raisonnable.

M. Pratt dit à M. Kyte qu'il a parlé de l'hôtel Scribe avec sir Henry Thornton, à Ottawa. C'est par hasard qu'il rencontra sir Henry, en avril 1923. Il dit à sir Henry que si celui-ci désirait l'hôtel Scribe, il tenterait de s'en emparer rapidement, car d'autres personnes le désiraient".

On cite dans cet article les paroles d'un membre de cette Chambre, le sénateur Wilson, de Montréal, qui vit l'édifice à Paris:

Il le décrivit comme le meilleur édifice de l'Europe centrale, au point de vue placement. Il pense que ce serait une excellente chose de concentrer toutes les activités canadiennes à Paris dans l'édifice de l'hôtel Scribe.

Voilà l'opinion de deux hommes qui ont vu l'immeuble, qui connaissent bien la localité et qui disent que, à leur avis, l'achat fut excellent. Nous n'avons qu'à accepter l'opinion de personnes au courant. Sir Henry Thornton lui-même crut apparemment que c'était un bon achat. Il faisait le projet de concentrer dans cet édifice toute l'administration des affaires du chemin de fer national du Canada sur le continent, et il pensait que de cette manière, il réaliserait une économie. Les deux hommes dont j'ai parlé et qui n'ont aucun parti pris, que je sache, disent que l'hôtel Scribe, payé tel prix, devrait remplir le but pour lequel il fut acheté.

Mon honorable ami de New-Westminster dit que sir Henry Thornton a sacrifié les intérêts du public en ce qui a trait à la Home Bank. Si je me rappelle la preuve produite devant la commission d'enquête et que j'ai lue, M. R. P. Gough, un ancien directeur des chemins de fer nationaux du Canada, était vice-président de la Home Bank. Il est inutile de refaire l'historique trop connu de cette institution. M. Gough, avec les autres directeurs, cherchait des dépôts. Il demanda à sir Henry Thornton un dépôt des chemins de fer nationaux du Canada. Sir Henry le renvoya au major Bell, l'un des vice-présidents du che-

min de fer national, et, je comprends qu'un dépôt fut fait à ce moment ou très peu de temps après. Mais que voit-on dans la preuve? On remarque que dès qu'il découvrit que R. P. Gough était vice-président de la Home Bank, sir Henry dit que le conseil d'administration des chemins de fer nationaux du Canada ne devait pas déposer cet argent dans une banque intéressée. Le pays n'a rien perdu.

L'honorable M. McMEANS: Juste avant la fin de la carrière de la banque.

L'honorable M. PARDEE: Peut-on en blâmer sir Henry Thornton? Quand il connut les relations de M. Gough avec la banque, il alla chercher l'argent et le déposa dans une autre banque au crédit des chemins de fer nationaux du Canada, et ni le chemin de fer ni le public ne perdirent un seul dollar. Je ne puis pas comprendre comment le Président serait à blâmer dans cette transaction. M. Gough, alors connu comme un homme honorable, fait une demande dans les formes ordinaires; sir Henry Thornton, qui a beaucoup de gens à voir et beaucoup de détails à considérer, le renvoie au vice-président et la chose se fait; mais quand on découvre les circonstances où elle se fit, on retire l'argent.

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je interrompre mon honorable ami pour lui poser une question? Croit-il que la requête de M. Gough à sir Henry Thornton était convenable, venant d'un membre du conseil d'administration?

L'honorable M. PARDEE: Je ne le crois pas; mais, en admettant que la requête faite par Gough à Thornton au sujet de ce dépôt n'était pas convenable, Thornton a d'autant plus de mérite d'avoir, en apprenant les circonstances dans lesquelles elle fut faite, retiré immédiatement l'argent.

Je ne me propose pas de traiter plus longuement cette affaire. Je désire simplement répéter, au sujet des accusations et de l'amendement, que nous possédons tous les renseignements et qu'on ne gagnerait rien de plus par une longue et coûteuse enquête. Dès que le Président apprit que l'on avait porté des accusations, il dépêcha son homme de confiance, un homme honorable, qui découvrit les détails portés à notre connaissance. Je crois que nous n'apprendrions rien de plus en nommant une commission.

En conclusion, je répète que la question du chemin de fer de l'Etat est de la plus haute importance pour ce pays. Il nous a endettés de millions et millions de dollars, et il est de l'intérêt de tout homme, femme et enfant du Dominion du Canada que cette ressource rapporte des revenus. L'étatisation est encore une expérience douteuse; mais à moins qu'on laisse aux hommes, qui se sont montrés parfaitement capables de diriger ces voies, la liberté de suivre les méthodes commerciales, afin qu'ils puissent mettre ce chemin de fer en état de soutenir la concurrence de toute autre voie, et à moins que nous tenions la politique en dehors de toute l'administration, il me faudra dire avec l'ancien ministre du Travail: "Le Seigneur sauve le Canadien-National, le Seigneur vienne en aide aux contribuables du Dominion du Canada."

L'honorable W. H. BENNETT: J'espère que l'honorable représentant de Sarnia (l'honorable M. Pardee) ne me trouvera pas discourtois si je ne réponds pas particulièrement à ce qu'il a dit, car certains sujets ne demandent aucune discussion aujourd'hui, en raison du fait que, par suite de l'adoption de l'amendement, l'achat de l'Hôtel Scribe n'est pas du tout en question. En ma qualité de proposeur de la résolution originale, je consens à ce que l'on abandonne ce sujet. L'autre touche à la Home Bank.

Le très honorable sir GEORGE-E. FOSTER: Honorables messieurs, mon honorable ami qui a maintenant la parole a-t-il l'intention de terminer le débat et de demander le vote immédiatement?

L'honorable M. BENNETT: Comme réponse à cette question j'espère que cette Chambre accordera unanimement l'enquête, afin qu'on ne me reproche pas d'empêcher d'autres membres de parler.

Je ne discuterai pas aujourd'hui l'achat de l'hôtel Scribe. La preuve faite au sujet de cet achat est maintenant devant le peuple du Canada. Dans son témoignage, au comité spécial de la Chambre des Communes le président du chemin de fer a dit qu'il n'y eut aucun mystère autour de l'acquisition de l'hôtel; qu'il consulta le premier ministre, et le ministre des Chemins de fer et que tous deux l'approuvèrent. De plus, dit-il à l'appui de ces affirmations, il écrivit au ministre des Chemins de fer, une lettre dont il a une copie, au sujet de l'acquisition de la propriété. Cette question est maintenant devant le public et le grand point est de savoir comment le Gouvernement conciliera la déclaration du Président avec celles que fit à la Chambre des Communes, de mois en mois, le ministre des Chemins de fer, M. Graham, qui dit que toute la transaction fut une chose regrettable, et qu'elle ne se serait jamais produite si le Gouvernement avait été au courant. La gran-

de question est celle-ci: qui dit la vérité—le Président, ou les ministres du Gouvernement?

Quant à la Home Bank, tout ce que je puis dire c'est que nous ne nous entendons pas sur la preuve et les détails. Si l'honorable représentant de Sarnia est fier du rôle joué par le Président du chemin de fer en aidant à voiler la situation de la Home Bank immédiatement avant sa débâcle, des milliers d'honnêtes déposants étant ainsi trompés, on lui accorde volontiers les consolations qu'il peut y trouver.

Je constate que mon honorable ami n'a pas traité ce qui fut l'un des sujets les plus importants de cette enquête, à savoir le déficit des navires des lacs. Je ne me propose pas d'aller sur l'océan à bord de ces bateaux; mais, si je sortais de mon pupitre les lettres que j'ai reçues de Vancouver et de Sydney ou Montréal au sujet des navires océaniques—et j'espère les apporter l'an prochain alors que nous aurons plus de temps—j'étonnerais le public. Je me restreindrai donc à la marine des lacs, comme on l'appelle, ce qui est un sujet de très grande importance pour le peuple de ce pays.

Jetons un regard rétrospectif sur la question de la manutention des grains dans les ports des lacs. Il y a une couple d'années, les habitants du Nord-Ouest traversaient la pire saison qu'ils aient jamais eues. Les récoltes ne furent pas bonnes; non plus que les prix. Les agissements des armateurs, en 1922, étaient le sujet d'une enquête faite par une commission nommée par ce gouvernement. Si graves avaient été les agissements des armateurs sur les grands lacs canadiens, que le gouvernement nomma une commission de premier ordre, dont le président était S.-J. McLean, vice-président de la Commission des chemins de fer, homme de haute probité et honnêteté; avec lui se trouvaient le colonel Tremblay, homme en vue de la ville de Québec, qui connaît bien les affaires maritimes et un autre homme qui avait une bonne réputation dans le monde politique, M. Levi S. Thomson, ancien député de Qu'Appelle à la Chambre des Communes. Ces messieurs furent nommés en 1923, en vertu d'un décret émis par le gouvernement, pour procéder à une enquête complète sur les agissements des armateurs, agissements remarqués l'année précédente et dont le but était la restriction du commerce. J'ai leur rapport sous la main et j'y aurai recours de temps à autre.

Voyez quelle était la situation. On s'attendait à l'exportation de 200,000,000 ou 300,000,000 boisseaux de grain. Ce grain devait descendre soit par les Grands lacs soit par voie ferrée. Entre Fort-William et les autres ports canadiens, le trafic ne pouvait se faire que par des navires canadiens. Le gouvernement du Canada était dans cette position: il possédait sur la baie Georgienne trois lignes ferroviaires, avec de grands élévateurs à grains qui avaient coûté au pays des millions de dollars—je parle maintenant du réseau uni des voies ferrées. Les armateurs du Canada, qui possédaient 95 p. 100 de toute la marine marchande canadienne, si l'on en croit la Commission, se réunirent dans la ville de Toronto et ourdirent un complot dont le but était de hausser tellement les taux de transport que les expéditeurs auraient à réagir en taxant le fermier jusqu'à la limite. Qu'il n'y ait aucun doute à ce sujet. Ce n'est pas moi qui fait ces affirmations. Qu'il me suffise de citer d'abord dans le rapport de ces trois commissaires au sujet de cette réunion de mai, ce que l'on trouvera à la page 32 du rapport:

> On admet qu'une réunion fut tenue à Toronto, le 4 mai 1922, à laquelle étaient représentées quatre des plus grandes compagnies canadiennes de navigation sur les Grands Lacs. Ces compagnies étaient la "Canada Steamship Lines Limited", la "Great Lakes Transportation Company", la "Matthews Steamship Company" et l'"Algoma Central". Ces compagnies semblent exploiter environ 90 à 95 pour 100 du tonnage des Grands Lacs et l'on peut raisonnablement dire qu'elles constituent un monopole virtuel.

Que voyons-nous ensuite? Je lis maintenant un passage d'un rapport publié aux Etats-Unis au sujet des taux de transport du grain en honneur là-bas pendant la première partie de la saison de 1922. Le rapport indique qu'une cargaison quittait alors les ports américains à un tarif de 3 sous par boisseau, et que l'on consentait des contrats à ce taux. Tous les honorables membres de cette Chambre savent que Duluth est située de l'autre côté de la baie de Fort-William; n'est-il pas étonnant d'apprendre que, lorsque le tarif y était de 3 sous, il atteignait à Fort-William, environ 7 sous par boisseau, bien que l'on eût à couvrir la même distance? Cela était dû au fait que les vaisseaux américains étaient occupés au transport du minerai et du grain américain, et qu'ils ne pouvaient faire le trafic sur les Grands lacs entre deux points canadiens. Il semblait y avoir une entente tacite entre tous pour que les navires américains ne s'occupent pas du commerce canadien. Les armateurs étaient retranchés dans de fortes positions, dit le rapport, 95 p. 100 des navires canadiens étant soumis à une entente que les armateurs ne voulaient pas violer. Cette entente est mentionnée dans les témoignages.

La *Winnipeg Free Press*, avec une louable énergie, publia un rapport sténographié des témoignages rendus devant la Commission; j'en ai découpé la plus grande partie. Ces témoignages dévoilent le nom de ceux qui

étaient présents à la réunion et les questions qui y furent traitées. S'y étaient rendus les gérants des différentes compagnies faisant partie de l'entente, de même que les représentants de ces compagnies à Winnipeg. Ils étaient venus dans le but de fixer les taux.

Qu'il soit bien entendu qu'il y avait une entente, et que des représentants de toutes les compagnies intéressés étaient là, assis en conclave solennel, pour fixer des taux qui agiraient au détriment du chemin de fer national, car ces taux étaient beaucoup plus élevés à la baie Georgienne qu'ils ne l'étaient à Buffalo. Comment pouvait-on y arriver? Dans la ville de Winnipeg, la compagnie Matthews, qui est l'une des grandes compagnies, possédait une maison de banque, appelée la "Western Company". Cette compagnie s'engageait à accepter les taux que les autres compagnies fixeraient. La "Canada Steamship Company" était en relations avec une maison semblable, la "Standard Shipping Company", qui agissait en son nom; et la "Great Lakes Company" avait aussi une filiale appelée la compagnie Tomlinson—dont un nommé Spendlove était gérant. Lee Wolvin était à l'emploi de la compagnie Standard et un jeune homme appelé Rule était à l'emploi de la compagnie Western.

L'honorable M. MURPHY: Lee Wolvin est-il un parent de Roy?

L'honorable M. BENNETT: C'est son frère. La soi-disant "compagnie Standard" était composée surtout de Roy Wolvin et James Norcross, tous deux de la "Canada Steamship Company". Elle avait un capital de $5,000, et son contrat avec la "Canada Steamship Company" stipulait qu'elle devait avoir en mains tous les tarifs de transport de cette compagnie pendant dix ans. Avec ce capital de $5,000, Norcross et Wolvin retirèrent environ $275,000 en deux saisons—le tout pris aux fermiers par l'intermédiaire des assureurs.

Revenons à la question des arrimages. La preuve démontre que lorsqu'un expéditeur allait voir les agents de Winnipeg, on le mettait tout de suite en face de ces tarifs élevés. Le tarif était de 7 sous par boisseau, à Fort-William, tandis qu'il n'était que de 3 sous par boisseau à Duluth, les distances étant à peu près égales. L'expéditeur était forcé de payer le prix qu'on demandait. Mais il y avait plus. Le navire et la cargaison devaient être assurés aux frais de l'expéditeur du grain. La Chambre croira-t-elle que les agents posaient comme première condition que, avant de pouvoir placer son grain à bord du navire, l'expéditeur devait permettre à ces boucaniers d'assurer ce grain? Y a-t-il aucun doute à ce sujet? Permettez-moi de lire le témoignage de quelques hommes honorables, qui ont comparu. Nous avons celui de M. James Stewart, qui, je regrette d'avoir à le dire, a cru bon de se retirer du conseil d'administration des chemins de fer nationaux, à cause, je crois, des agissements de cette compagnie ferroviaire. Tout le monde regrettera qu'un homme aussi important dans la vie financière du Canada, se soit, sans donner de raison, retiré du conseil d'administration des chemins de fer nationaux du Canada. Il est vrai que la presse a déclaré qu'il dut se retirer à cause de ses occupations. Mais il était aussi occupé il y a deux ans. Il était alors en charge de la "Maple Leaf Milling Company" et d'autres compagnies. M. Stewart prévit, je pense, ce qui se produirait aux chemins de fer nationaux du Canada, sous l'administration actuelle, et ce fut probablement la raison de sa démission.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: J'aimerais à demander à mon honorable ami, s'il me permet une interruption, si oui ou non il déclare, avec preuves à l'appui que la raison de la démission de M. Stewart fut son mécontentement des méthodes employées par l'administration du chemin de fer? J'ai compris, par ce que j'ai lu dans la presse, qui est ma seule source d'information, que M. Stewart se démit à cause de l'urgence de ses propres affaires. Ce serait une toute autre question, et très grave, si un homme de la position et de l'expérience de M. Stewart se démettait en donnant comme raison son mécontentement de l'administration du chemin de fer.

L'honorable M. BENNETT: Si mon très honorable ami lit la dépêche publiée dans la presse, il verra que M. Stewart n'indiqua pas du tout les raisons de sa démission, mais qu'elles furent mentionnées dans les commentaires des journaux. Je n'ai pas dit que M. Stewart se démit à cause de ce qu'il prévoyait; mais que ce fut probablement le cas; je m'en tiens à cette conclusion et je suis sûr que le temps prouvera qu'elle est vraie. Que dit M. Stewart? Que les courtiers exigèrent qu'on leur abandonne l'assurance sur les cargaisons de grain, et qu'ils appliquaient un tarif de 30 sous par $100, pendant l'été, alors qu'on pouvait obtenir la même assurance de compagnies privées pour 18 sous par $100. Où allaient les 12 sous additionnels? Ils allaient dans la caisse commune des trois maisons de courtiers, quelle que fût la maison qui bâclait l'affaire.

Prenons un autre exemple semblable. De nouveau je consulte le dossier. Je ne pré-

sente pas mes vues, mais celles d'hommes bien connus. Je passe à la page 21 de ce livre, et je lis un passage du témoignage de M. Lee Wolvin, l'un des témoins:

Vint ensuite une série de questions touchant l'assurance et la rémunération que recevait le témoin. M. Truman donna des chiffres qui démontrent que, sur des expéditions de 22,000,000 de boisseaux, la prime d'assurance serait de $137,500 et que 35 pour 100 de ce montant, somme que recevrait Wolvin, serait environ $47,000. Si l'expéditeur avait pu assurer lui-même son grain au taux de 15 sous, au lieu du taux de 30 sous payés au courtier, même après avoir payé à celui-ci, une commission de 35 pour 100, il aurait économisé de $10,000 à $15,000.

Ainsi personne ne pouvait aller chez ces armateurs pour obtenir des cales sans avoir payé cette onéreuse assurance à commission. On a publié le mémoire de M. Symington, qui s'occupait de l'affaire pour le gouvernement, et qui déclare que ces courtiers reçurent $448,239 de commission sur les assurances approuvées cette année-là. Ils faisaient donc le trafic, non seulement des cales, mais aussi de l'assurance.

Je pourrais continuer longtemps sur ce ton, car je suis sûr que les honorables messieurs sont intéressés, particulièrement ceux de l'Ouest, qui connaissent la situation des fermiers, qui savent que ces derniers étaient traités durement et que cette bande de boucaniers—terme bien doux pour désigner de tels gens—soutiraient l'argent de la bourse des rudes travailleurs. Que penser de ces officiers de la "Canada Steamship Company", qui avaient tout d'abord abandonné le droit exclusif de vendre de l'espace sur leurs navires, et qui formèrent ensuite entre eux une compagnie au capital de $5,000, sur lequel ils réalisèrent $275,000 de bénéfices en une année? Si un honorable sénateur veut lire la preuve, il verra qu'on ne tenait pas de comptabilité; on ne savait rien de ce qui se passait: on signait simplement des chèques à mesure que les profits entraient.

Je ne veux pas dire que le "Canada Steamship Company" fut seule coupable—pas du tout—car il y avait aussi la "Matthews Company" et la soi-disant "Great Lakes Company", laquelle avait ses quartiers généraux dans la ville de Midland et qu'on désigne parfois dans le rapport sous le nom de "Playfair Line". Quels taux appliquèrent ces compagnies? Notez bien, honorables messieurs, que je cite le mémoire de M. McLean et des autres commissaires. Ces hommes disent que du premier au 25 octobre de cette année-là, on pouvait constater le matin un tarif de 4 sous, et le même jour, quand les courtiers avaient découvert un homme ayant un besoin urgent de navires, un autre tarif de 9 sous. Le 2 novembre on pouvait noter encore un tarif de 9 sous; le 4 novembre, le tarif était de 11 sous; le 7 novembre, 8 sous et le même jour, il sautait à 11 sous. Pensez-y. Quand un homme avait pu se procurer de l'espace dans un navire pour son grain, au taux de 4½ le boisseau, et qu'il restait de l'espace dans le même navire, on faisait payer cet espace au taux de 8 sous à un autre homme qui en avait un besoin absolu. Peut-on aller plus loin dans une entente visant à la restriction du commerce?

L'honorable M. McMEANS: Que se passait-il au sujet de l'assurance?

L'honorable M. BENNETT: Je crois que j'ai parlé de l'assurance. Mon honorable ami vient justement d'arriver peut-être. J'ai démontré que ces hommes n'accordaient pas d'espace dans 95 p. 100 des navires canadiens, à moins que l'assurance ne fût prise par leur intermédiaire, et que, comme le mémoire de M. Symington le démontre, ces hommes reçurent en un an, pour l'assurance seulement, $448,239.

L'entente était très solide; du moins ses chefs et les agents de transport le pensaient. Certaines lettres et dépêches que l'on a rendues publiques prouveront ce point mieux que toutes mes déclarations. Voici un télégramme reçu par M. Lee Wolvin de M. Enderby, de la "Canada Steamship Company", daté du 27 septembre 1922:

Il vaudrait mieux envoyer ces instructions à Winnipeg par écrit au sujet de l'interdiction de prendre de nouvelles cargaisons avant que cette question de la loi côtière soit réglée. Notre entente n'était pas une affaire nouvelle. Donnez des instructions absolument définies.

Voici une lettre datée du 15 septembre 1922, de M. Hall, commis du bureau de Wolvin, à Wolvin:

L.-H. Wolvin, Ecr.,
Central Shipping Company,
Edifice Postal Telegraph,
Chicago, Ill.

Nous ne donnons plus de permis sur les vaisseaux canadiens pour arrimage en septembre. Nous pensons qu'il vaut mieux nous débarrasser de ce que nous avons, et s'il nous reste de l'espace, nous pourrons en obtenir à peu près ce que nous exigerons. Nous travaillons un peu pour octobre; mais nous pensons qu'il vaut mieux nous en tenir à nos conditions, sauf pour ce qui est de Sir Smith. Il prévoit qu'il aura besoin d'un espace pour un demi-million de boisseaux que nous pourrions lui prendre, puis augmenter le tarif.

Pourquoi devait-on traiter M. Sid Smith si loyalement? Car, notez bien, aucune autre personne ne pouvait obtenir l'espace d'un seul boisseau. Wolvin n'avait qu'un objectif et c'était d'obtenir tout ce qu'il exigeait.

L'honorable M. MURPHY: Qui est Sid Smith?

L'honorable M. BENNETT: Nous arrivons à l'histoire de M. Sid Smith. L'état des affaires était devenu si scandaleux que le grain acheté, virtuellement ou par contrat, par M. James Stewart et autres hommes intéressés dans le transport du grain était immobilisé dans les élévateurs. On aurait dû l'expédier plus loin, car les fermiers de l'Ouest avait du grain qui dormait dans leurs greniers, mais ces boucaniers décrétaient qu'aucun boisseau de grain n'irait plus loin avant qu'ils eussent fixé le tarif. M. Stewart crut qu'il y avait une planche de salut. Il pensa que le Gouvernement, mis au courant des effets de la conduite outrageuse de ces armateurs répondrait à ses réclamations. C'est pourquoi M. Stewart télégraphia à Ottawa pour demander une action immédiate. Il réclamait l'abrogation des lois côtières, afin de permettre aux vaisseaux américains de transporter le grain. Vous pouvez voir quelle était la situation. Si la flotte américaine avait pu aider au transport du grain, tout le château de cartes se serait effondré. Tandis que M. Stewart écrivait à Ottawa, Smith obtenait ses cales et il écrivait à Ottawa, s'opposant à la révocation des lois côtières.

Le 3 octobre 1922, Hall envoya le télégramme suivant:

L.-H. Wolvin,
aux soins de R.-A. & W.-M. Williams,
Edifice Kirby,
Cleveland, Ohio.

Espère que vous pourrez bientôt nous donner votre opinion au sujet du minerai et désire vous faire remarquer que avant de nous occuper de O'Donahue nous ferions mieux de nous occuper de Sid Smith qui fut le premier à télégraphier au Ministre de la Marine ce matin expliquant au long la situation telle qu'elle est réellement, à l'égard du transport. Il a un aussi urgent besoin de faire ses expéditions que tout autre expéditeur de l'édifice et nous serons en très mauvaise position si nous ne pouvons lui prendre du grain le ou avant le 10. Il a justement établi la différence entre le désir de nous aider et l'attitude désintéressée qu'ont la plupart des autres.

Quelle était cette attitude désintéressée de M. Stewart? C'est qu'il tentait d'obtenir l'abrogation des lois côtières.

L'honorable M. MURPHY: Parlez-nous de Sid Smith? Où prenait-il son influence.

L'honorable M. BENNETT: Il était marchand de grain et courtier de transport. Il n'avait pas besoin d'avoir du grain pour trafiquer: il faisait le trafic des cales. Ayant des cales de reste, comme le prouve le rapport, Sid Smith voulait probablement les livrer à M. Stewart ou à d'autres à un prix élevé. Tout indique qu'il donnait à Wolvin une partie des bénéfices. Je ne crois pas qu'il était question de grande délicatesse entre Smith et Wolvin. Voici un télégramme de Wolvin, envoyé de Cleveland, Ohio, à son commis, M. Hall, qui était à Winnipeg:

Permis de Smith O.K. Gardez ceci strictement confidentiel. Je ne veux rien offrir à Stewart maintenant à cause d'Ottawa. Où puis-je télégraphier à Stewart?

Il y avait là restriction du commerce. Dans la preuve, on raconte au long et on commente le fait que M. Stewart avait télégraphié à Ottawa pour demander la suspension des lois côtières, tandis que M. Smith télégraphiait pour s'y opposer. Le pauvre diable de fermier de l'Ouest devait suer sang et eau pour permettre à cette bande de poursuivre sa besogne et tirer tout l'argent de ses poches.

Voyons plus loin. J'ai dit qu'on appliquait des taux plus élevés à la baie Georgienne, et qu'on agissait ainsi contre les intérêts des trois voies du réseau ferroviaire du Canada, le Canadien-National: la voie de Parry-Sound à Montréal; celle de Midland à Montréal et celle qui va de Collingwood, par Barrie, rejoignant la voie de Midland et continuant jusqu'à Peterborough et de là à Montréal. Ces trois lignes de chemins de fer et, comme je l'ai dit, de grands élévateurs appartenant au pays, attendaient le grain. Néanmoins, ces hommes augmentaient toujours le tarif. A la page 21 du rapport, on verra que les taux, de la tête des lacs aux ports de la baie et à Godrich, pour toute la saison de 1922, étaient au désavantage des ports canadiens.

L'honorable M. MURPHY: Je ne veux pas interrompre mon honorable ami, mais me permettra-t-il une question? Veut-il dire que ce brigandage fut perpétré pendant deux ans et que nous n'en avons pas entendu parler ailleurs par les producteurs de blé? C'est plutôt difficile à croire.

L'honorable M. BENNETT: Quant aux producteurs de blé de l'autre Chambre, la question semble trop élevée pour eux. Je ne sais quelle est la raison. Je ne suis pas responsable de leur conduite. L'attention que leur portent actuellement les directeurs du Canadien-National en est peut-être la cause, car on me dit qu'ils sont très bien traités par ces directeurs.

L'honorable M. MURPHY: Ils ont été élus pour s'occuper de ces affaires.

L'honorable M. BENNETT: Pendant ce temps, que se passait-il chez certains armateurs? J'illustrerai ce point par un exemple. J'ai devant moi l'explication donnée par l'honorable maison des Frères Richardson, de Kingston. Il n'y a aucun doute—on y fait allusion à plusieurs endroits de la preuve—

que les Richardson avaient de grands intérêts dans cette soi-disant "Flotte Playfair" ou "Flotte des Grands Lacs". Au sujet de la compagnie des Grands Lacs et de la compagnie Playfair, il convient de faire une distinction entre les trois compagnies suivantes: la "Glen Line", la "Glen Transportation Line" et la "Great Lakes Transportation Company". C'est dans cette dernière compagnie que les Richardson possèdent de très grands intérêts, dont je ne connais pas le montant. L'affaire était devenue si scandaleuse que, lorsque la commission commença son enquête, la compagnie Richardson envoya un représentant en cour faire une déclaration. M. Symington écrit: "On le chargea de déclarer que la compagnie Richardson, en tant que compagnie, ne possédait aucune part du capital des Lignes Playfair, mais que les Richardson avaient personnellement environ 20 p. 100 du capital de l'entreprise." Des hommes respectables comme les Richardson avaient honte de la bande de voleurs,—car c'est ainsi qu'en bon anglais on doit nommer ces individus,—et, bien que les Richardson eussent bénéficié des taux élevés, ils envoyèrent volontairement un avocat devant la commission pour déclarer qu'il n'avaient pris aucune part à ces transactions.

La commission fit son enquête. Je pourrais lire pendant des heures des extraits du rapport de cette enquête, pour montrer comment certaines personnes étaient traitées, à l'égard des taux et de l'assurance; mais je ne mentionnerai qu'un fait qui me vient à l'esprit dans le moment. On serait porté à croire que le président et le gérant des compagnies dont on attaquait les transactions eussent tenu à être présents à l'enquête, puisque de simples actionnaires, comme les Richardson, croyaient de leur devoir strict, par respect d'eux-mêmes, de se faire représenter par un avocat pour nier toute responsabilité. Mais où étaient les propriétaires ou les présidents de ces compagnies? Où était le président de la compagnie Matthews, l'un des frères Matthews, je suppose? Où était le président de la "Great Lakes Company", M. Playfair? Qu'il soit dit à l'honneur de la "Canada Steamship Company" que, bien que son président ne fût pas à l'enquête, elle envoya un nommé M. Enderby qui comparut et fit tout en son pouvoir pour présenter l'affaire sous un jour favorable. M. Lee Wolvin, rempli d'assurance, vint de Winnipeg et en donna la meilleure version possible. L'une des autres compagnies de Winnipeg envoya une jeune dame annoncer que le chef de la maison, M. Spendlow, passait l'hiver en Californie. M. Rulo, le gérant d'une autre compagnie, était aussi en Californie. L'absence des hommes qui avaient monté tous ces coups, qui avaient assisté aux réunions et qui bénéficiaient le plus de la situation, se fit tellement sentir que, à la page 37 du rapport, on trouve ce qui suit:

> Les présidents de ces compagnies auraient probablement donné des explications supplémentaires, s'ils n'avaient pas été absents du Canada, pour leurs vacances d'hiver.

Ils étaient dispersés aux quatre vents du ciel; certains étaient même en Amérique du Sud. Ils ne voulaient pas être appelés en témoignage parce qu'ils ne voulaient pas s'exposer. Ils ne voulaient pas non plus venir volontairement devant le comité, comme les Richardson l'avaient fait, pour désavouer toute participation à la transaction. Les Richardson n'y avaient pas participé, mais les autres y avaient participé. Que firent-ils, néanmoins? Ils tentèrent d'étouffer la cause en disant: "Il est vrai que nous avons agi de cette façon, mais nous n'avons pas vraiment réalisé de forts bénéfices. Nos profits ne représentaient pas un taux élevé d'intérêt sur le capital placé."

Je m'arrête maintenant à la page 36 du rapport; mais auparavant je désire donner des explications. Cette compagnie des Grands Lacs avait lancé une émission d'obligations, et elle avait publié à ce propos un prospectus, auquel il est fait allusion à la page 36, et qui se lit comme suit:

> Les revenus nets, après déduction de la dépréciation, pour l'année terminée le 31 décembre 1921, dépassaient cinq fois le montant requis pour le service des intérêts de cette émission.

Cette déclaration apparaissait dans un prospectus publié sous la signature de M. Playfair. La commission dit à ce sujet:

> Cinq fois le montant requis pour le service des intérêts de cette émission auraient fait $350,000; mais dans le dossier 329, qui fut déposé comme partie du témoignage de la compagnie, il est dit que les revenus nets de la saison ne furent que de $133,794.39. On n'offre aucune explication satisfaisante de cette différence étonnante.

Pris la main dans le sac! Le président était en Amérique méridionale ou ailleurs. On envoya donc un commis porteur d'une déclaration écrite, et cette déclaration, mise en regard de la circulaire publiée au moment de l'émission d'obligations, précisait cette anomalie.

Passons à une autre compagnie. Dans le dossier 279, M. Matthews, président de la "Matthews Steamship Company", déclare:

> La moyenne des revenus annuels nets d'exploitation, après dépréciation et paiement des impôts, pour les cinq années terminées le 31 janvier 1922, s'éleva à environ cinq fois le service des intérêts des obligations actuellement sur le marché, y compris la présente émis-

sion. Les chiffres provisoires pour le premier semestre de 1922 indique que les revenus de cette année peuvent dépasser de beaucoup cette moyenne.

On trouvera cela à la page 37 du rapport. L'émission était de $700,000; les intérêts, $49,000. Cinq fois ce dernier montant feraient $245,000; mais dans son dossier, la compagnie affirme que ses opérations de l'année 1922, jusqu'au premier septembre, s'étaient terminées par une perte de $29,709. La commission soutint que cette déclaration était fausse. Dans le cas contraire, les déclarations faites au public, pour tenter de convertir en capital de la compagnie l'argent durement gagné par nos citoyens, auraient été inexactes.

Que produisit toute cette enquête? Dans la conclusion du rapport, la commission recommandait des procédures devant les cours criminelles du pays, seul traitement digne des gens de cette sorte. La commission s'occupait de la restriction du commerce. Elle ne pouvait prendre aucune décision sur cette affaire, mais il était certainement de son devoir de suggérer au gouvernement les moyens de mettre fin à cet état de choses. Voici les conclusions de la commission, telles qu'elles apparaissent à la page 37:

A ce propos, nous pouvons faire allusion au fait que les dispositions des lois criminelles du Canada et des Etats-Unis et les dispositions du droit commun anglais, sur la liberté du commerce, ont été souvent mentionnées par l'avocat distingué qui comparut devant la commission.

La commission ne croit pas qu'elle doive décider si, oui ou non, il y eut violation d'une quelconque de ces dispositions; mais la connaissance de ces dispositions et des décisions des cours, fondées sur ces lois, donna à la commission une idée des vues des législateurs et des juges sur l'importance de la libre concurrence commerciale, ou le danger de permettre la restriction de cette liberté et la nécessité de mettre un frein aux agissements de toutes personnes ou corporations qui constituent des monopoles, ou des monopoles virtuels. La commission se forma également une idée, par les jugements en question, de ce qui, dans l'opinion des juges, constitue un monopole virtuel.

Il appert que l'idée première de ceux qui conçurent les lois criminelles canadiennes et américaines était d'assurer la liberté de la concurrence et d'empêcher tout ce qui pourrait indûment enrayer ou même diminuer une telle liberté.

Si la commission avait à traiter des accusations criminelles, les intentions des personnes ou des corporations affectées seraient de la plus haute importance. Il semble à la commission, néanmoins que ce qui l'intéresse n'est pas tant ces intentions que les effets, ou les effets probables, de la permission accordée à ceux qui forment un monopole virtuel d'arrêter ou de diminuer la concurrence, ou, de toute façon, de rendre effectif le monopole.

Ce rapport fut présenté au gouvernement. La preuve avait été reproduite dans les journaux de Winnipeg et télégraphiée chaque jour aux journaux de Montréal, Toronto et de tout le Dominion. Quel fut l'effet du rapport sur le Gouvernement: celui-ci ne s'adressa pas aux cours criminelles. Le Gouvernement ne fit rien pour forcer les coupables à rembourser, de telle sorte que ceux-ci s'échappèrent avec leurs gains malhonnêtes. Le fermier ne retira rien de bon de l'aventure.

Nous sommes ainsi arrivés à l'année 1923, alors que cette scandaleuse affaire passionnait l'opinion publique au Canada. L'administration des chemins de fer nationaux semble être la seule à n'en avoir jamais entendu parler, ou, si les directeurs en avaient entendu parler, on doit blâmer leur inactivité.

Je passe à certaines questions posées en Chambre et aux réponses qu'elles obtinrent. Le ministère des Chemins de fer et Canaux, au nom des chemins de fer nationaux du Canada, répondit à mes interpellations.

Quelle était la situation des chemins de fer nationaux et de leur service maritime des grands lacs, au début de cette année 1923, qui s'ouvrait au bruit des protestations soulevées par la conduite scandaleuse des boucaniers et des réclamations des fermiers de l'Ouest, lesquels demandaient de l'aide pour la saison suivante? Quel était le nombre des navires du Canadien-National? Le réseau national avait sur les Grands Lacs une flotte de 12 vaisseaux, qui auraient pu transporter au printemps de 1923 au moins un million et demi de boisseaux de grain chaque semaine. Tel était le tonnage de la flotte que possédait le Canada, par l'intermédiaire soit des Chemins de fer nationaux, soit du ministère des Chemins de fer et Canaux, soit d'un autre corps, et j'ai démontré que, au début de 1923, le tarif, en territoire américain, était de 3 sous par boisseau, pour un voyage de Duluth à Buffalo et, en territoire canadien, de 7 sous par boisseau, à partir de la tête des lacs. Mon honorable ami a fait de grands éloges du personnel du Canadien-National et je suppose qu'il s'adressait aussi au service maritime. Il ne pense sûrement pas, dans son innocence, que M. Teakle et son assistant, le capitaine Tedford, qui contrôlent, dit-on, le service maritime, n'étaient pas au courant des agissements de l'été précédent. Je ne connais pas M. Teakle; mais je connais personnellement le capitaine Tedford et je puis dire qu'un homme de sa finesse et de son intelligence devait en savoir quelque chose, car il devait avoir lu les journaux et discuté ces affaires chaque fois qu'il en avait eu l'occasion. Je considère le capitaine Tedford comme un homme honnête. Je crois que s'il a été victime de ces machinations, on doit en accuser ses supérieurs. Le capitaine Tedford connaissait ce qui se passait sur les lacs. J'ai eu le plaisir de le rencontrer moi-même à Midland, 4 ou 5 ans auparavant. Il était capitaine et il arrivait de la Nouvelle-Ecosse,

ayant été nommé inspecteur des navires du gouvernement en construction dans la ville de Midland. Je n'ai jamais entendu exprimer que des opinions élogieuses sur le capitaine Tedford. Je crois au surplus qu'il avait la compétence voulue pour remplir ses fonctions d'inspecteur. Peut-on imaginer que cet homme, qui demeurait à Midland depuis quelques années, n'entendit jamais parler des opérations de la compagnie des Grands Lacs—qu'il n'entendit jamais dire que c'était une compagnie importante et qui faisait de gros bénéfices? Les hommes mêmes qui avaient la direction locale de la compagnie, le gérant et le président, détenaient une partie des contrats pour la construction des navires que le capitaine Tedford surveillait. Le capitaine les vit donc souvent quand il se rendait aux chantiers. Il savait très bien, comme tout citoyen de la ville, qu'ils avaient de grands intérêts dans cette compagnie. Un homme intelligent comme le capitaine Tedford, sachant cela, ne se serait-il pas intéressé à la flotte et n'aurait-il pas indiqué les mouvements qu'elle devait faire sur les Grands Lacs, au printemps de 1923, pour combattre la spéculation des tarifs? Quant aux navires mêmes, le rapport fait mention du "Arthur Orr", d'une capacité de 145,000 boisseaux; du "Kearsage", d'une capacité de 160,000 boisseaux; de huit navires canadiens du type dit "de guerre", qui pouvaient transporter chacun 110,000 boisseaux; du "McKee", navire du modèle ordinaire des transports des lacs, pouvant transporter une quantité égale, c'est-à-dire environ 110,000 boisseaux. Si l'on avait employé tous ces navires, ils auraient pu transporter environ 1,500,000 boisseaux de grain. On était en droit de s'attendre à ce que le ministère ordonnât à la flotte de partir pour les lacs.

Le chemin de fer national du Canada détenait donc, parmi toutes les compagnies canadiennes, la position la plus favorable au point de vue de la manutention des grains. Le réseau national avait un avantage marqué sur le Pacifique-Canadien. Il pouvait, par exemple, prendre 20,000,000 boisseaux de blé à Winnipeg et transporter ce blé à la tête des lacs, d'où ses navires l'auraient descendu. Il avait de plus, dans la même région, trois voies ferrées qui se dirigent vers Montréal, et les élévateurs de Midland, Collingwood et Depot Harbour. Ce n'est pas tout. Le Canadien-National avait à sa disposition des navires océaniques pour transporter le grain en Europe. Les négociants auraient donc pu expédier leur grain, de Winnipeg à Liverpool, par une seule compagnie de transport. Le Canadien-Pacifique ne pouvait offrir les mêmes avantages, car il n'avait pas de flotte sur les grands lacs et il lui aurait fallu louer des navires.

Mais les chemins de fer nationaux tirèrent-ils un bon parti de leur splendide position? Que firent-ils au début de la saison? Envoya-t-on au printemps de 1923, comme on aurait dû le faire, le "Drummond" et le "McKee", à Port-Arthur pour en descendre du grain? Pas du tout. On abandonna ces navires à l'une des compagnies qui avaient établi un monopole, l'année précédente, c'est-à-dire la compagnie des Grands Lacs. Les rapports démontrent que les navires furent prêtés ou loués à la compagnie à raison de $7,000 chacun, pour la saison. Cependant, dès leur premier voyage, ces vaisseaux auraient pu rapporter une somme égale, au peuple canadien, qui les avait achetés.

Je m'étais entendu avec le leader de la Chambre pour que certaines personnes viennent ici aujourd'hui répondre aux déclarations que je pourrais faire. Cette procédure nous permettrait de terminer le débat sur cette affaire et de prendre un vote. Je comprends que ces personnes sont dans l'édifice et je prie mon honorable ami de leur demander si mes déclarations, au sujet de la location des navires à la compagnie des Grands Lacs sont vraies ou non. On ne peut les nier puisqu'on en trouve les éléments dans le rapport de la commission.

Un homme sensé peut-il comprendre que le gouvernement ait loué deux bons navires à des personnes qui avaient pris part à la conspiration l'année précédente? Quelle explication peut-on donner d'une telle conduite, sinon que le gouvernement ne voulait pas protester contre le tarif de 7 sous? Le rapport démontre que, plus tard dans la saison, les navires furent vendues à un prix raisonnable, soit environ $110,000 pour chacun.

L'honorable M. GILLIS: Le gouvernement, ou le ministre, a-t-il jamais expliqué pourquoi ces navires ne furent pas affectés au transport du grain?

L'honorable M. BENNETT: Non. On n'a donné aucune explication de ce fait. Je fis donc une enquête, dans le but de montrer à la Chambre et au pays, la raison de la location des deux navires aux conspirateurs de la saison précédente, pour un prix tel que le transport d'une seule cargaison à 7 sous le boisseau, aurait rapporté un montant égal. Une cargaison de 110,000 boisseaux, à 7 sous, rapporterait $7,700. Le rapport démontre que les profits de ces deux navires s'élevèrent à environ ce montant. Qu'il n'y ait pas d'erreur à ce sujet, car j'ai le rapport en mains.

Les revenus nets du "T.-J. Drummond", pendant la saison, furent de $7,200.64; et ceux du "McKee", de $7,087.

Je prie mon honorable ami d'envoyer chercher, dans la tribune, ces messieurs et d'obtenir d'eux une explication, avant la fin de ce débat, sur ce qui se passa, je ne veux pas qu'on dise, dans quelques jours, que mes déclarations n'étaient pas exactes, comme on le fit quand je parlai la première fois.

Passons maintenant à deux autres navires du gouvernement, le "Athur Orr" et le "Kearsarge". Leur tonnage était, respectivement de 145,000 et 160,000 boisseaux de blé; de sorte, que à son premier voyage, le "Kearsage", aurait pu gagner près de $11,400, à 7 sous le boisseau.

Considérons un autre aspect des réponses données à mes questions en Chambre. Les chemins de fer nationaux devaient transporter une grande quantité de charbon jusqu'à la tête des lacs et aux ports de la baie Georgienne. Ne pensez pas que la compagnie, au début de 1923, avait l'intention de transporter son charbon dans ses propres navires, car le rapport démontre que le contrat fut donné à la "Canada Steamship Company" et à la compagnie des Grands Lacs, de Midland. Est-ce possible? Le chemin de fer national du Canada doit transporter 1,594,000 tonnes de charbon pour son propre usage; il a une flotte de 12 navires—8 navires dits du type de guerre, dont le "Arthur Orr", le "Kearsarge", le "Drummond" et le "McKee". On serait porté à croire qu'ils furent affectés immédiatement au transport de leur propre charbon. Les choses se seraient passées de la façon suivante. Les navires allant à la tête des lacs se seraient rendus à Port-Arthur et auraient transporté les 1,594,000 tonnes; le charbon étant déchargé, ils auraient tourné bord et ramené des cargaisons de grain aux ports des lacs, et gagné ainsi beaucoup d'argent, aux taux alors en vigueur. Il n'en fut pas ainsi. On chargea une autre compagnie de transporter cette grande quantité de charbon, laquelle, à 50 sous la tonne, aurait rapporté près de $800,000. J'ai demandé au gouvernement de nous dire quel taux il paya pour le transport, mais il ne veut pas le dire. Ce contrat fut accordé à la compagnie des Grands Lacs et à la "Canada Steamship Company". Si cette Chambre nomme une commission, je trouverai le texte du contrat qui fut signé par le gouvernement et les propriétaires des navires qui transportèrent le charbon.

De ce charbon 372,985 tonnes allèrent à Port-Arthur; 735,564 à Fort-William, et 74,436 au lac Supérieur. Pourquoi n'a-t-on pas affecté le "Arthur Orr" et le "Kearsarge", au transport du charbon et du blé, pour le retour? J'aimerais que les fonctionnaires viennent donner au "leader" intérimaire de la Chambre une explication de ce fait.

L'honorable M. PARDEE: Vous pouvez le demander.

L'honorable M. BENNETT: J'ai examiné les rapports des navires pour l'année 1923. J'y ai vu que l'on donna le transport du charbon aux deux compagnies citées et que le charbon fut ensuite expédié par les chemins de fer nationaux. Toutefois, je lisais ce qui suit, en 1923, dans un journal:

> Parmi les vapeurs qui partirent à vide aujourd'hui pour Duluth, après avoir déchargé du charbon, se trouvaient le *Arthur Orr*, le *Kenny*, le *Grand'Elan*" et le *T.-J. Drummond*.

C'est inouï, honorables messieurs! Les chemins de fer nationaux abandonnent le transport d'une grande quantité de charbon, bien qu'ils aient ce magnifique navire, le *Arthur Orr*, sur les lieux; et, si l'on en croit cet article de journal, paru le 11 mai 1923, ce vaisseau avait alors une cargaison de charbon. Voici ce qui, à mon sens, se passa. Rappelez-vous que nous avions disposé du *McKee* et du *Drummond*; la jolie bande des chemins de fer nationaux les avaient abandonnés pour la saison moyennant $7,000 chacun. Je crois que si l'on connaissait la vérité, on apprendrait que, non seulement la compagnie avait accordé le transport du charbon sans demander de soumissions, mais qu'elle avait probablement loué le *Arthur Orr* aux conspirateurs qui l'affectaient à ce trafic, plutôt que s'en charger elle-même. Ne serait-il pas intéressant de savoir ce qu'on paya pour le transport de cette cargaison à bord du *Arthur Orr*?

Et où était le *Kearsarge*, le gros navire de 160,000 tonneaux? A la tête des lacs. Parmi la liste des départs du 12 mai, je vois que le *Kearsarge* partit pour Duluth avec 60,000 boisseaux de lin. Qu'allait-il faire à cet endroit? Je présume qu'il allait aussi y prendre un chargement de charbon. Ces navires appartenant au Canada ne pouvaient transporter, prétendait-on, le charbon des chemins de fer nationaux; mais après que le contrat du transport eût été accordé à des entrepreneurs, pour un prix que le gouvernement ne veut pas indiquer, nous voyons ces navires à Port-Arthur. Qu'y faisaient-il, et qui les avait frêtés? Ce ne pouvait être le gouvernement, puisqu'il avait abandonné à d'autres le soin de transporter son charbon. Il n'y a qu'une conclusion à tirer.

Examinons ce mémoire. Le gouvernement dit que, en 1923, le déficit au compte du *Ar-*

thur Orr fut de $21,281, et, pour le *Kearsarge*, de $15,346.66. Il semble impossible de le croire. Les marins ont l'expression, "qu'ils gardent le navire derrière le phare", laquelle signifie qu'ils ne le laisseraient pas entrer en concurrence avec les autres. Je me demande si on tint ces navires éloignés de la lutte. Que les autorités nous expliquent comment il se fait que ces deux navires se trouvaient à la tête des lacs, l'un ayant du charbon, comme il est dit dans le journal, et l'autre aussi selon toute probabilité, car il ne serait pas parti à vide. Aux questions que j'ai posées à ce sujet, mon honorable ami, le leader de la Chambre, a répondu:

Le *Kearsarge* et le *Arthur Orr* appartiennent à la Canadian Atlantic Transit Company, des Etats-Unis, filiale de la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et ils maintiennent un service régulier correspondant à celui qu'assure la voie des chemins de fer nationaux sur la voie des lacs. Ces navires transportent à Chicago les colis de fret, apportés à Depot Harbour de New-York et des Etats de la Nouvelle-Angleterre, par le chemin de fer du Vermont central et les chemins de fer nationaux du Canada; les navires assurent la continuité de cette route maritime et ferrovière; leur service doit donc correspondre à celui du chemin de fer et être assujetti à un horaire régulier de départs. Le tarif des marchandises est établi d'après un percentage du tarif public direct, et, bien que les navires eux-mêmes puissent ne pas réaliser un bénéfice d'exploitation, ils apportent et gardent à la voie ferrée un énorme volume d'affaires qui autrement ne prendraient pas cette route. Les cargaisons, au retour, comprennent surtout du blé américain et autres céréales allant de Chicago ou Milwaukee aux ports de la baie Georgienne, particulièrement à Depot Harbour; il serait impossible d'affecter ces navires au service de cabotage régulier sans interrompre ou perturber complètement le service direct dont il est plus haut question.

C'est aussi clair que possible. Ces navires font le service de Depot Harbour à Chicago et on ne peut leur faire suivre une autre route. Que disent les messieurs de la tribune au sujet des deux navires qui allèrent à Duluth et à Port-Arthur? Pour qui transportaient-ils du charbon? Et que disent-ils du fait que, si la déclaration du gouvernement est véridique, le *Arthur Orr* perdit $21,281 et le *Kearsarge* $15,346, en 1923?

Qu'on me permette de dévoiler à la Chambre quelques faits au sujet de ces bateaux, car certains fonctionnaires trompent le leader de la Chambre, ou ils ne lui disent pas toute la vérité. Ils auraient pu lui dire ceci, qui n'est pas à l'avantage des administrateurs de la flotte: que ces deux navires sont enregistrés aux Etats-Unis, ou qu'ils l'étaient encore tout récemment. Cela procure plusieurs avantages à ces navires. Quand le commerce du grain se ralentit, l'été, ils auraient pu aller à Duluth et transporter du minerai à Cleveland ou autres ports du lac Erié et rapporter du charbon. Les chefs du ministère, quand ils louèrent ces deux navires pour une maigre pitance, se souciaient peu de la compagnie de chemin de fer. S'il avaient voulu qu'ils rapportent de l'argent au public, ils ne les auraient pas loués.

Je ne sais rien au sujet de M. Teakle, et je ne le reconnaîtrais pas si je le voyais; mais je ne crois pas que M. Teakle fut responsable de cet acte. Je prends la déclaration faite à la Chambre en réponse à la question suivante:

(a) A la suggesion, sur le conseil ou l'avis de qui ces navires ont-ils été vendus, et tel avis de vendre, avant d'être approuvé, fut-il soumis au président ou au conseil d'administration des chemins de fer nationaux canadiens, et qui, en dernier ressort, conseilla cette vente?

La réponse fut:

La recommandation de vendre ces navires a été faite par l'administration de la Marine marchande du gouvernement du Canada, et soumis au président et au conseil des directeurs qui l'ont ratifiée.

Voilà pourquoi je désire un comité. Je le demande pour découvrir qui conseilla de vendre le "Drummond" et le "McKee" et qui les loua, à raison de $7,000 chacun, pour la saison. Je crois que les chefs commirent ces fautes. Je poserais cette question: quand les fonctionnaires supérieurs du Canadien-National cessèrent-ils d'être actionnaires et intéressés dans la Canada Steamship Company ou la Compagnie des Grands Lacs, ou alliés à ceux qui en font partie? Quand les fonctionnaires du chemin de fer cessèrent-ils d'avoir du capital des compagnies de dragage, au nom des commis de la compagnie? C'est ce que le pays aimerait à connaître, et c'est ce que je voudrais savoir. Il se peut que ce soit un désir morbide de ma part de savoir quels hommes, des chefs apparemment, conseillèrent les transactions citées plus haut. Je crois que le capitaine Tedford est innocent; quant à M. Teakle, je ne le connais pas du tout. Le gouvernement assure qu'il est un homme d'une grande habileté commerciale; on doit penser dès lors qu'il n'a pas loué pour $7,000 des navires qui auraient gagné ce montant sur une seule cargaison. Par la location des bateaux, la compagnie et le pays perdirent de toutes façons.

Faut-il croire, comme l'a dit le ministre, que les deux navires ne pouvaient abandonner leur route régulière sans perturber le service? Je ne le crois pas. J'ai vu ces vaisseaux à Midland plusieurs fois. Le capitaine Baxter en commandait un—j'ai oublié lequel, —l'autre était commandé par un Suédois très distingué. Si vous acceptez la déclaration des directeurs et rejetez la mienne, vous ne pouvez nier les rapports parus dans les journaux et qui démontrent que les navires allèrent à Duluth et à Port-Arthur.

Parlons des huit navires dit du "type de guerre". Aux questions posées à leur sujet les administrateurs répondirent que ces vaisseaux sont construits de telle sorte qu'on ne peut les employer avec avantage sur les lacs. N'est-il pas étrange que ces navires, qui, au dire de l'honorable représentant de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain), sont construits plus solidement que le navire ordinaire des lacs—parce qu'ils étaient destinés aux voyages océaniques—ne puissent transporter le charbon? On nous fait la déclaration suivante:

Les raisons qui empêchent de les affecter au transport du charbon jusqu'à Fort-William et le lac Supérieur sont énumérées dans les mémoires de MM. R.-B. Teakle et R.-C. Vaughan, dont une copie est jointe à ce document, et dont voici un résumé.

D'abord, les navires n'ont pas été construits pour le transport du charbon. Leurs machines sont dans le centre de la coque; ils sont pourvus de réservoirs à lest et autres accessoires que l'on ne trouve pas ordinairement dans les transports des lacs. Ce type de construction rend très difficile le chargement et le déchargement du charbon. De plus le charbon est très lourd; il est probable que, en le jetant dans la cale, on endommagerait sérieusement le vaisseau. Pour le décharger, on emploie de grands récipients qu'on lance dans la cale d'une hauteur considérable, menaçant ainsi d'endommager considérablement aussi bien la coque que la machinerie du navire, par suite de la forme de ce dernier.

Tout le monde sait que l'on peut verser du charbon dans les navires des lacs. Comment peut-on affirmer, dès lors, qu'il est impossible d'en mettre dans ces prétendus "navires de guerre", construits en vue du service transatlantique et plus solides, dit l'honorable représentant de De Lanaudière, que le vaisseau ordinaire des lacs?

J'aimerais à connaître le prix de vente de ces navires. L'un d'eux était à Toronto l'autre jour, et il devait aller à Vancouver. On en a vendu trois ou quatre. Si l'on faisait une enquête auprès de certains messieurs...

L'honorable M. PARDEE: Vous pouvez obtenir les documents ou inscrire une question au feuilleton.

L'honorable M. BENNETT: Je sais quelle serait la réponse: qu'il n'est pas dans l'intérêt du pays de dire combien on les vendit. Mais nous serions surpris de la réponse que j'obtiendrais sous serment. Quand j'ai demandé ce que payait la compagnie pour le transport du charbon, on me dit qu'on ne peuvait me donner ce renseignement, parce qu'il pourrait nuire aux affaires de la compagnie.

Je passe à la page 340 du Hansard de cette année. Le chef du gouvernement fait le compte des déficits, et il lit une lettre de M. D. E. Galloway à M. Teakle:

On comprend dans les déficits les dépenses de la période d'inactivité, lesquelles ils répartissent comme suit:

L'hon. M. BENNETT.

SS. *Canadian Signaller*, du premier janvier au 13 septembre, $4,662.15; ss. *Canadian Warrior*, du premier janvier au 15 septembre, $5,132.59; ss. *Canadian Signaller*, réparations, $5,784.27; ss. *Canadian Warrior*, réparations, $8,084.40.

Vous savez tous ce qu'est l'inactivité des navires. Ils sont attachés au quai, et on les y laisse pendant le temps où ils ne sont pas employés; mais les hommes reçoivent leur salaire. Vous voyez ce qu'il en coûte pour mettre ces navires en inactivité. Pour attacher le premier au quai de Collingwood, il faut $4,662; pour l'autre on paie $5,132.

L'honorable M. PARDEE: A quelle époque de l'année était-ce?

L'honorable M. BENNETT: Du premier janvier au 13 septembre dans un cas, et dans l'autre du premier janvier au 15 septembre.

L'honorable M. PARDEE: Il se peut qu'ils aient été arrêtés une partie de la saison.

L'honorable M. BENNETT: Cela vient ailleurs, de même que le salaire des hommes qui s'en occupèrent alors. En d'autres termes, ces deux navires à l'arrêt, côte à côte, l'un devant l'autre, et un homme qui venait quotidiennement voir s'ils étaient en bon état —et un seul homme pouvait faire ce travail— coûtaient $38.50 par jour. Je sais que c'est une somme minime, mais le fait démontre comment tout dans ce département et sous l'autorité des chemins de fer nationaux du Canada, est conduit.

En réponse à une question posée à la Chambre des Communes l'autre jour, on déclara que le Canadien-National a payé environ $500 pour une réclame d'une page parue dans le *Toronto Globe*. Le Pacifique-Canadien, compagnie dirigée suivant les principes commerciaux, avait dans une autre page une réclame exactement la moitié de cette dimension. Il est inutile de dire aux personnes qui demeurent près du port où se trouvent les navires que ceux-ci ne peuvent transporter le charbon, car ces personnes savent que ce n'est pas le cas.

L'honorable M. MURPHY: L'honorable sénateur veut-il dire que les navires coûtent $9,000 lorsqu'ils sont à l'attache?

L'honorable M. BENNETT: $9,200 pour les deux.

L'honorable M. MURPHY: Et rien pour les réparations?

L'honorable M. BENNETT: Les réparations coûtèrent $14,000. Si vous examinez tout le dossier, vous trouverez d'autres exemples de cas semblables.

Pourquoi certaines personnes ont-elles acheté ces navires à un prix que le gouvernement ne

veut pas dévoiler? Elles ne peuvent les acheter pour le simple plaisir de la chose, puisqu'elles les mettent aussitôt en service. L'un de ces navires acheté par la ligne Kirkwood, partit pour Vancouver le lendemain de la transaction. Je ne puis voir qu'un but à ce qui se passe. Les chemins de fer nationaux du Canada, ou la personne qui a la direction des navires, veulent déprécier la valeur de ces vaisseaux aux yeux du public, afin qu'on puisse les vendre pour une bagatelle, à des amis politiques. Ce soupçon s'appuie sur de bonnes raisons; sur le fait que les mêmes directeurs louèrent deux de ces navires pour la somme même qu'ils auraient perçue sur la première cargaison.

N'est-il pas temps que la Chambre fasse une enquête sur cette affaire? Nous ne devons pas être effrayés du coût énorme qu'une telle enquête entraînerait, d'après mon honorable ami. Les hauts fonctionnaires ont leurs quartiers généraux dans la ville de Montréal, et, si l'on en juge par la facilité avec laquelle ces fonctionnaires du chemin de fer canadien se rendent ici pour encombrer les salles de comités de toutes les parties de cet édifice, l'on peut croire qu'il ne serait pas difficile d'en faire venir une couple d'autres. Je demande seulement qu'on les amène ici, afin qu'ils nous donnent des explications sur certains points. Evidemment la Chambre a le droit de me refuser cela. Mais je pense qu'il faut une vive imagination pour croire, après la lecture du rapport de M. MacLean, que le service maritime est bien administré.

Mais, honorables messieurs, si j'osais répéter les déclarations qu'on m'a faites au sujet des magasins de ce service,—déclarations qu'on pourrait prouver devant un comité,—le public serait horrifié. Certains Canadiens ne peuvent concevoir que l'on prononce une seule parole défavorable aux directeurs de notre voie ferrée; mais tel n'est pas mon état d'esprit. Je ne me laisserai ni tromper, ni cajoler, ni corrompre. Le président des chemins de fer nationaux, parlant à Toronto, a dit:

> Le temps est venu pour le chemin de fer de recevoir de la boue. Il émit l'opinion qu'un grand nombre de partisans de cette tactique ne sont pas entièrement désintéressés.

Quand j'expose certains faits à cette Chambre et que je demande des explications—c'est à quoi faisait allusion le Président—je ne crois pas qu'on doive appeler cela "lancer de la boue". Ou, si l'on admet ce terme, je dois dire que, si je lance de la boue, c'est qu'il y a de la boue, et beaucoup de boue, autour de l'administration de la voie ferrée. Je conseille au président de s'épargner de telles explosions de colère ou de rage contre moi; car elles ne m'émeuvent pas. J'entends discuter la conduite du président et des chefs de la voie aussi librement et longuement que je l'ai fait à l'égard des pirates et des boucaniers de 1922. Le public est dégoûté de l'adoration idolâtre que l'on manifeste au Président et aux fonctionnaires supérieurs des chemins de fer nationaux du Canada.

L'autre jour, dans une salle de comité de la Chambre des communes j'ai entendu un témoin raconter que l'assistant du Président a un salaire de plus de $20,000, peut-être même de $30,000, si l'on en croit la rumeur générale. De plus, on fournit à ce fonctionnaire un wagon princier pour parcourir le pays. On assure que le Président a amené ici un autre homme, pris au chemin de fer américain de Long Island. Le Président lui-même l'a avoué, quand il a dit, parlant des hommes qui reçoivent un salaire de $20,000: "L'allusion que je fis alors devait se rapporter à l'homme que j'ai amené ici". Amené d'où?

Mon honorable ami (l'honorable M. Pardee) tombe en extase devant les changements apportés par la nouvelle administration. Ne sait-il pas, que ce qu'il y a de mieux actuellement sur le chemin de fer existait avant que la présente administration n'entre en fonctions? L'une des meilleures voies qu'ait aujourd'hui le chemin de fer national du Canada est celle de Toronto à Ottawa. Elle existe, dans l'état actuel, depuis l'administration de M. Hanna; les directeurs ne l'ont donc pas créée. Que produisent tous les salamalecs et toutes les louanges offerts à ces directeurs? Les journaux racontaient, l'autre jour, que le président a exprimé le désir de tenir une conférence avec M. Beatty, du C.P.R., pour retrancher certains trains et effectuer ainsi des économies. Peterborough et Toronto sont unis par le Grand-Tronc et par le C.P.R. Sous une bonne et sage administration, pendant des années, il y eut deux trains par jour, dans chaque direction, sur chaque voie. Géographiquement parlant, le C.P.R. détient la position stratégique au point de vue de la distance. Néanmoins, tout récemment le C.N.R. établit un troisième train, de Toronto à Peterborough et de là à Port-Hope. Un homme de Peterborough m'a affirmé que l'autre jour, il occupait à lui seul tout le train et que, lorsqu'il descendit à Peterborough et que le train continua vers Port-Hope, il n'y avait plus un seul passager.

Oh! merveilleuse administration! Il n'est pas étonnant que le président demande une entrevue à M. Beatty pour tenter de retrancher certains trains. Si j'étais le président du chemin de fer, j'aurais parlé privément à M. Beatty, plutôt que d'étaler ces choses devant

le public. Le pays est fatigué des transactions Scribe. Le pays est fatigué d'hommes comme cet entremetteur Aronovici, payé $30,000 pour une réclamation truquée. Le pays en a assez des déboursés de $2,640,000 pour impressions, papeterie et réclame. Comparez les réclames publiées dans les journaux par le Canadien-National avec celles du Pacifique-Canadien. Vous trouverez, par exemple, que les réclames spéciales dans le *Globe* pendant l'année en cours, pour le C.P.R. ne couvrent que la moitié de l'espace de celles du Canadien-National. Et ce n'est pas tout. Si l'on examine les explications données par le Président sur ces $2,640,000, l'on voit qu'une somme de pas moins de $275,000 fut payée pour les frais de voyage de personnes préposées à la publicité. Au lieu de faire appel à la pitié des employés, pour qu'ils sacrifient une partie de leurs salaires, et économisent ainsi 5 millions au C.N.R., comme l'ont rapporté les journaux, il aurait mieux valu ne pas faire de dépenses ruineuses pour l'hôtel Scribe, la papeterie et la publicité. Si l'on n'avait pas gaspillé, l'an dernier, la force de nos navires, le *Arthur Orr* n'aurait pas occasionné un déficit de $20,000 ou $17,000. J'affirme que c'est un scandale, un crime, que de gros navires comme celui-là aient perdu tant d'argent. Si l'on n'arrête pas ce petit jeu, il arrivera au Canada la même chose qu'aux Etats-Unis. Un article de journal, que je ne puis retrouver dans le moment, raconte le scandale qui éclata de l'autre côté de la frontière à propos de la vente des navires du gouvernement américain. Devant un comité spécial, aux Etats-Unis, on démontra que des navires qui avaient coûté au pays un million ou un million et demi de dollars, avaient été donnés à des amis politiques pour environ $200,000. Je crois que si la Chambre nomme un comité, ce comité prouvera que les autorités ont vendu les navires à un prix qu'on ne veut pas dévoiler, mais qui vous paraîtra si ridicule, que vous congédierez tout le conseil d'administration, comme il le mérite. Il est temps que l'on connaisse toutes les affaires de ce service maritime. A cause de ces faits, je crois qu'aucun membre de cette Chambre qui veut être fidèle à sa conscience et à son devoir envers le peuple du Canada, ne peut voter contre un examen de toute l'affaire de A jusqu'à Z; et je demande à la Chambre d'ordonner que cette enquête se fasse le plus tôt possible, de sorte que, lorsque le comité aura entendu le témoignage de deux ou trois témoins nécessaires, l'enquête puisse se terminer avant la prorogation du parlement, même si ce dernier doit proroger à la fin de cette semaine ou de la semaine prochaine.

L'hon. M. BENNETT.

L'honorable M. TAYLOR: Honorables messieurs, avant que ce débat ne se termine, je désire dire un mot au sujet de l'amendement; mais j'espérais que quelque membre du gouvernement se ferait entendre à ce propos. Si personne n'est autorisé a parler maintenant au nom du gouvernement, je proposerai l'ajournement du débat, dans l'espoir d'obtenir une expression d'opinion de la part du Gouvernement, avant la fin de la discussion.

Sur motion de l'honorable M. Taylor, le débat a été remis à plus tard.

L'honorable G. D. ROBERTSON: Honorables messieurs, bien que mes paroles puissent ne pas être conformes au règlement, je désire faire une observation au sujet d'une remarque faite par deux orateurs, cet après-midi, touchant le don projeté, par les employés du Canadien-National, du salaire d'une journée chaque mois pour aider à réduire le déficit des chemins de fer nationaux. Soyez assurés que les employés des chemins de fer nationaux du Canada ne font pas volontairement une telle offre. Les employés du Canadien-National, en 1921, subirent une réduction générale de leurs salaires se totalisant à environ $1,250,000 par mois, et, en 1922, il y eut une autre réduction; ils ne font donc actuellement aucune offre semblable à celle dont il est question.

Je vois dans les journaux que les fonctionnaires du chemin de fer National du Canada, dont les salaires sont encore au niveau élevé de 1920 et n'ont jamais été diminués, proposent de verser le salaire d'une journée au fonds qui, espère-t-on aidera à réduire le déficit. Il appert par les rapports des journaux que c'est un acte volontaire de la part des employés du Canadien National. Je ne puis dire si c'est vrai ou non; mais je possède sur le sujet des renseignements qui me portent à croire que les employés du chemin de fer National du Canada sont avisés que, à partir du premier juillet, leurs salaires seront réduits de 4 p. 100, ce qui équivaut à peu près au salaire d'une journée, à raison de 25 jours par mois. Dès lors, j'accepte avec réserve même les rapports qui touchent à l'acte volontaire des employés. En tous cas, j'affirme à la Chambre que les employés, dont le salaire a déjà été réduit, parfois à raison de $40 par mois, il y a deux ans, n'ont rien à voir là dedans.

REQUETE EN DIVORCE MULLINS

RENVOI DU RAPPORT DU COMITE

Sur l'ordre du jour:

Discussion du cent trente-neuvième rapport du comité permanent des divorces, auquel a été renvoyée la requête d'Alma Ducharme-Mullins avec les témoignages recueillis par ledit comité.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, le rapport présente cette particularité qu'il y eut division égale des voix des membres du comité. Cela, d'après nos règlements, devait le faire rejeter. Au lieu de demander à la Chambre d'agir à ce sujet maintenant, je suggère qu'il soit renvoyé au comité. Je comprends que mon honorable ami de Kent a l'intention de faire une proposition en ce sens. S'il en est ainsi, il me semble qu'une telle motion serait le moyen régulier de traiter cette affaire.

L'honorable M. McCOIG: Honorables messieurs, je propose que le rapport portant sur la requête Mullins soit renvoyé au comité pour étude supplémentaire.

La motion de l'honorable M. McCoig est adoptée.

A six heures la séance est ajournée.

Le Sénat continue sa séance à huit heures du soir.

L'EGLISE-UNIE DU CANADA

L'honorable M. ROBERTSON dépose le bill 47, intitulé: Loi constituant en corporation l'Eglise-unie du Canada.

PENSIONS DES FONCTIONNAIRES PUBLICS

L'honorable M. DANDURAND présente le bill 122, intitulé: Loi procurant une pension aux fonctionnaires civils.

TRAIN-EXPOSITION CANADIEN

Par l'honorable sénateur BEAUBIEN:

Qu'il portera à l'attention du Sénat la randonnée du train-exposition canadien en France et en Belgique et les résultats ainsi obtenus.

Honorables Messieurs:

Je réclame quelques moments de votre bienveillante attention, pour l'œuvre de propagande accomplie par le train-exposition canadien en France et en Belgique, au cours de l'année dernière.

Le *Financial Post*, de Montréal, à la date du 18 janvier dernier, y réfère dans les termes suivants:

Il est regrettable que les Canadiens aient si peu entendu parler de leur train et du succès merveilleux qu'il a obtenu. Néanmoins, l'objectif principal était d'activer le commerce entre le Canada et la France, et il a été atteint; le soin de tenir les Canadiens informés des allées et venues du train-exposition était, après tout, beaucoup moins important.

En vous entretenant de ce tour de France, honorables messieurs, je n'ai pas seulement pour objet de satisfaire votre légitime curiosité, mais aussi de vous soumettre la preuve de ce que l'on peut espérer accomplir par ce procédé nouveau des trains-expositions.

Il y a déjà longtemps que divers pays ont jugé profitable, pour ne pas dire nécessaire, d'étaler aux yeux du monde leurs ressources et leurs richesses afin de donner un regain d'activité à leur commerce et à leurs industries. Les sommes considérables que les plus grandes nations ont jusqu'à présent dépensées pour les expositions internationales suffisent à prouver ce fait primordial.

De même que la masse de métal aimantée par le fluide projette son attirance au loin— de même ces étalages prodigieux tirés de morceaux d'or, et animés par le génie particulier des peuples, cherchent à capter de par le monde l'attention et l'intérêt des nations étrangères. Ce procédé exige une dépense formidable d'énergie et d'argent. Presque toutes ces entreprises, d'ailleurs, se sont soldées par un déficit et presque toujours, elles n'ont atteint que la même minorité des classes aisées.

Fort heureusement, une nouvelle formule a subi l'épreuve de la démonstration. L'exposition a été, pour ainsi dire, comprimée, dans son cadre autant que dans sa dépense. On l'a établie sur roues afin qu'elle pût suivre elle-même les grandes routes nationales, se transporter d'une ville à l'autre et pénétrer dans presque tous les villages de deux grands pays européens.

Vous voudrez bien, honorables messieurs, suivre, un moment, la course silencieuse de la première exposition itinérante canadienne emportant la souple ligne de ses autos-wagons sur les routes ensoleillées de France et de Belgique, faisant étape au cœur des cités, encerclant les places populaires et, par le déclenchement de ses volets, se transformant tout à coup en une suite imposante de vitrines puissamment éclairés et artistiquement ordonnées.

Vous jetterez ensuite un coup d'œil sur les appréciations de la presse française et belge. Pour terminer, je vous soumettrai quelques brèves statistiques qui vous permettront de constater les résultats obtenus. Sur la valeur de ce nouveau mode de propagande nationale vous serez alors à même de formuler votre appréciation. A vous de juger si ce mode nouveau n'assure pas, plus efficacement que tout autre, l'écoulement des produits canadiens dans les autres pays et s'il ne nous garantit pas une importation plus abondante de certains éléments qui nous manquent encore pour l'édification définitive de notre avenir national.

Il importe de signaler que le train-exposition canadien n'a été que le deuxième chapitre d'un arrangement intervenu entre notre Dominion et la République française, dès 1916, dans le but d'activer réciproquement les relations commerciales de l'un et l'autre pays. M. Clémentel, alors ministre du Commerce et aujourd'hui ministre des Finances ayant, au nom de la France, offert au Canada une entente amicale à base d'avantages réciproques, son offre généreuse fut soumise au Très Honorable représentant d'Ottawa (Sir George Foster), à cette époque, ministre du Commerce. Je pourrais dire que le projet lui fut apporté dans des langes, et qu'il l'a accueilli en mère nourricière—"as a Foster-mother". Cependant, à la sympathie que l'honorable ministre du Commerce témoignait au nouveau venu se mêlait une teinte d'anxiété. Idée toute neuve et pleine de promesses, mais que donnerait-elle dans la réalisation? C'était affaire de prudence, et le ministre n'avança qu'à coup sûr. Au fait, la première partie de cet arrangement bilatéral s'exécuta, en 1921, par le voyage du train-exposition français au Canada.

Si, dès le début, l'honorable représentant d'Ottawa entretint quelque doute, non sur le mérite du projet, mais sur l'époque la plus propice à son exécution, ce doute se trouva complètement dissipé lorsque, en septembre 1921, il adressa aux Chambres de Commerce du Canada cette lettre circulaire si convaincante dont il me paraît opportun de vous relire un court extrait. Le ministre du Commerce y annonce d'abord le train-exposition français, qui n'en était alors qu'à la première étape de sa longue randonnée à travers notre Dominion, et le recommande à l'attention de notre public; puis il expose les avantages réciproques que le train canadien projeté devait offrir au pays:

> Comme complément à l'exposition du train français, c'est l'attente du gouvernement de la France et le très grand désir du département du Commerce qu'un train semblable, contenant des produits canadiens, fasse l'an prochain le tour de France afin de faire connaître aux acheteurs français, d'une façon à la fois attrayante, pittoresque et pratique, les ressources du Dominion.
>
> Il ne semble pas y avoir de meilleur moyen d'inculquer aux peuples français et canadien une connaissance plus directe et une appréciation plus intime de leur capacité respective pour l'échange de produits au meilleur avantage de l'un et de l'autre.
>
> Les privilèges offerts par le gouvernement français sont une exacte réplique de ceux que nous avons nous-mêmes accordés au train-exposition français, mais nous ne devons pas oublier que d'un semblable échange, c'est le Canada qui bénéficiera le plus.
>
> Le Canada aura le privilège d'annoncer ses ressources à un marché de 38,000,000 d'habitants, tandis que la France, en retour, n'en peut guère appeler qu'à un marché d'un peu moins de 9,000,000. En plus, le Canada aura l'avantage de voir ses exhibits placés pour une période assez prolongée dans un des plus beaux édifices du monde, où ils seront visibles non seulement à la population déjà considérable de Paris (2,850,000), mais aux innombrables voyageurs, touristes et acheteurs, qui affluent de tous les coins du globe vers la capitale de la France.
>
> En conséquence, le ministère du Commerce fait appel à la sympathie et à la coopération du public canadien pour l'organisation d'une exposition réciproque vraiment unique en son genre et dont le Dominion ne peut que bénéficier commercialement et financièrement.

A la lumière des résultats obtenus, nous devons à la plus élémentaire justice de féliciter l'honorable représentant d'Ottawa de la clairvoyance qu'il a manifestée à cette occasion et de son sens des affaires.

Puisque l'accord contracté entre les deux pays comportait un juste échange de facilités commerciales, il est sans doute à propos de noter, au moins sommairement, ce que la France a reçu du Canada en 1921, afin de plus justement apprécier ensuite ce que le Canada a reçu de la France en retour.

En 1921, le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc mirent à la disposition du Gouvernement français, pour son exposition itinérante, un train luxueux composé de huit wagons d'étalage, deux wagons-lits, un buffet, un wagon pour les appareils électriques et le bagage. Equipe d'un complet assortiment de marchandises et d'un nombreux personnel d'exposants, ce train traversa notre Dominion de l'Atlantique au Pacifique et puis du Pacifique à l'Atlantique, couvrant plus de 8,000 milles, avec arrêts dans quelque 65 villes durant les mois de septembre et octobre.

Le train-exposition français fut inauguré par M. le maréchal Fayolle, au nom de la France. Au nom du Canada, le Très Honorable M. Meighen, alors premier ministre, accueillit la mission française avec des paroles qui suscitèrent les commentaires les plus favorables par toute la presse de France.

A chacun de ces arrêts, le train-exposition français ouvrit largement ses portes au public canadien toujours nombreux et de plus en plus intéressé. Dans chaque ville, un théâtre fut gracieusement mis à la disposition du train, pour sa propagande cinématographique. La tournée accomplie, la superbe salle de l'école des Hautes Etudes Commerciales de Montréal rafraîchie à neuf fut offert au gouvernement français pour y établir une exposition qui fut brillamment ouverte par M. le maréchal Foch et se prolongea avec succès pendant plusieurs semaines.

La mission française qui accompagnait le train-exposition reçut par tout notre pays l'hospitalité la plus large et la plus chaleureuse; et plusieurs de mes honorables collègues pourraient en témoigner ayant eux-mêmes spontanément contribué aux diverses ré-

ceptions données à cette mission. Qu'il me soit permis de rappeler particulièrement l'accueil que l'honorable leader conservateur du Sénat (sir James Lougheed) a fait ici même aux délégués français, comme interprète du gouvernement canadien. Ses paroles de bienvenue, je puis l'attester, n'ont pas été oubliées en France

Ce m'est un bien agréable devoir que d'apporter ici le message que des milliers et des milliers de Français, je pourrais même dire que la nation française tout entière, m'a confié, l'été dernier. Ce message en est un de profonde gratitude; il s'adresse de façon spéciale au très honorable sir Robert Borden, au très honorable Arthur Meighen, au très honorable sir George Foster, à l'honorable M. Stephens (successeur de sir George Foster au ministère du Commerce), à M. E. W. Beatty, président du Pacifique-Canadien, à sir Henry Thornton, directeur des chemins de fer canadiens nationaux, aux sénateurs et aux membres de la Chambre des Communes, aux maires de nos cités, aux présidents de nos chambres de commerce, Canadian Clubs, Rotary Clubs, Lion Clubs et autres organisations sociales, aux directeurs de nos journaux, à tous ceux enfin qui ont généreusement contribué à faire du train-exposition français un instrument merveilleusement efficace pour stimuler les relations commerciales et raviver les sympathies réciproques entre les deux pays.

Le coup d'œil rétrospectif que nous venons de jeter sur le passage du train-exposition français au Canada permettra à cette honorable Chambre d'apprécier plus exactement les avantages que nous pouvions escompter pour faciliter la tournée d'un train-exposition canadien à travers la France en 1923.

Le personnel et le matériel de notre train-exposition furent rassemblés, dans les premiers mois de l'an dernier, par un comité institué par le gouvernement canadien et composé de M. Rinfret, député et représentant la presse canadienne, de M. O'Hara, sous-ministre du Commerce, de M. A. W. Tolmie, commissaire canadien des expositions, de M. Walsh, gérant général de l'Association des Manufacturiers canadiens, du colonel Dennis, du Pacifique-Canadien, de M. Charlton, des chemins de fer canadiens nationaux, et de celui qui vous parle. L'on y avait adjoint un comité honoraire, sous la haute présidence du Gouverneur général du Canada, composé du premier ministre du Dominion, des lieutenants-gouverneurs de nos provinces, des membres du cabinet, des présidents de nos deux grands réseaux de chemins de fer, et de plusieurs autres personnages distingués.

Le comité exécutif s'est appliqué consciencieusement à sa tâche, et je dois dire qu'il a droit à tous les éloges.

A la fin de juin, son travail était terminé de ce côté de l'Atlantique. Le matériel de l'exposition se composait des marchandises et des produits de 130 fabriques. De ces produits, qui ne furent point recueillis sans quelque difficultés et grâce à l'Association des Manufacturiers canadiens, environ 75 pour 100 étaient accompagnés de catalogues et de prospectus préparés avec un soin particulier pour intéresser la clientèle française. D'ingénieux dioramas destinés à faire connaître par l'image nos deux grands réseaux de chemins de fer, deux appareils cinématographiques avec une admirable collection de films choisis et, enfin, d'excellentes brochures de propagande fournies par le gouvernement de Québec, par le Pacifique-Canadien et par les chemins de fer canadiens nationaux complétaient le tout. J'ai fait déposer devant le Sénat quelques-unes de ces brochures. Vous y admirerez, j'en suis sûr, le talent et l'art qu'on y a déployés, et vous pourrez vous rendre compte du juste succès qu'elles ont obtenu là-bas.

Le projet visait un double but: tout d'abord, faire mieux connaître et vendre nos produits; soit activer nos échanges économiques avec la France, et annoncer notre pays dans son ensemble; ce qui était plutôt dans l'ordre d'une propagande générale. Le personnel devait, en conséquence, se diviser en deux sections. La première exigeait un directeur des ventes, quelques assistants et les représentants commerciaux des exposants. La surintendance du train-exposition fut confiée à M. Chesney, homme d'une expérience reconnue et qui a rempli sa tâche avec autant de discernement que d'efficacité.

Si l'idée même de ce train était quelque peu nouvelle, la composition de son personnel ne l'était pas moins. Le comité exécutif comptait sur un minimum de trente représentants commerciaux, et il était en droit d'attendre que les firmes d'exposants les fourniraient volontiers. Le train comportant trente étalages distincts, un représentant par unité était le moins que l'on put requérir. Au personnel canadien le gouvernement français proposait gracieusement et le logement et le transport gratuits par toute la France. Il semblait bien qu'une offre aussi généreuse dût lever toute hésitation chez nos manufacturiers. Malheureusement, le comité ne réussit à enrôler que huit représentants

personnels des exposants, auxquels, par bonheur, vinrent s'ajouter les excellents délégués que nos deux principaux réseaux de chemins de fer attachèrent à l'entreprise.

Le comité administrateur se trouvait en face d'un angoissant problème, celui de compléter son personnel en quelques jours et sans supplément de subvention financière. Se trouvant ainsi dans l'impossibilité de se procurer de l'aide à prix d'argent, il s'avisa d'en emprunter.

Grâce à la coopération du ministère du Commerce, notre personnel se renforça de deux précieuses recrues: le colonel Barré, commissaire du commerce en France, et M. G. Parizeau, adjoint au commissaire du commerce à Ottawa. Le premier devait diriger le personnel sur une part importante du circuit et donner des conférences sur les ressources du Canada; le second devait tenir le bureau des renseignements et vaquer à la comptabilité. Je me suis grandement félicité des services de l'un et de l'autre.

Notre ministère de l'Agriculture délégua, pour le représenter spécialement, M. Bouchard, député de Kamouraska et professeur d'agriculture au collège Sainte-Anne (Québec). M. Bouchard exposa, avec une rare compétence, à des auditoires français nombreux, les ressources agricoles du Canada. De son côté, notre ministère de l'Intérieur nomma M. Buisson qui se chargea d'un étalage excellemment composé de nos divers matériaux, et donna des conférences sur notre avenir minier.

L'honorable président du Sénat, conjointement avec l'honorable président de la Chambre des Communes, voulut bien accorder à M. Tarte, de notre bibliothèque parlementaire, un congé qui lui permit de se charger du secrétariat. M. Tarte sut en remplir les multiples devoirs à la satisfaction de tous—ce qui est un rare exploit.

Notre train-exposition dut enfin à la sollicitude du gouvernement de Québec, et particulièrement aux honorables MM. Taschereau et Caron, trois adhésions dont nous ne cesserons de le remercier: M. Laureys, l'estimé directeur de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal, qui donna en France toute une série de conférences, prit pendant un temps la direction du personnel, et assuma la responsabilité entière du train pendant sa tournée de Belgique; M. Désilets, directeur à la propagande agricole dans la province de Québec, et M. Giroux, du département des Mines et des Forêts; les remarquables conférences de ces deux messieurs furent suivies avec un intérêt tout particulier.

Il ne nous semblait plus possible d'emprunter, et cependant notre organisation était loin d'être complétée. Enhardi par la nécessité, le comité organisateur s'ingénia à obtenir le reste de son équipe en pur don. Un appel fut lancé à un certain nombre de jeunes gens qui avaient reçu, soit de notre Ecole des Hautes Etudes, soit de nos universités une préparation spéciale pour le commerce international; et cet appel donna le résultat le plus encourageant. Quatre gradués de nos universités offrirent gratuitement leurs services: MM. Bruchési, Bélanger, Dérome et Rochon. A sa charge déjà lourde, M. Bruchési ajouta même d'excellentes conférences sur le développement intellectuel au Canada. C'est un plaisir pour moi d'attester que pendant six mois, tous ces messieurs ont rempli leurs fonctions, parfois bien fatiguantes, avec un dévouement admirable, et sans recevoir aucune rémunération quelconque de la subvention affectée au train.

En France même, une bonne fortune permit à notre comité de s'adjoindre, dans les mêmes conditions de gratuité, trois autres collaborateurs de tout premier ordre: M. Godfroy Langlois, le docteur Ami et M. Michel Laglenne. M. Langlois, le distingué commissaire de la province de Québec en Belgique, se chargea du service de presse anglais et français et nous rendit ainsi des services vraiment inappréciables. Le docteur Ami, si avantageusement connu par ses travaux géologiques, nous aida par de nombreuses conférences, très goûtées du public. Quant à M. Laglenne, directeur d'une importante maison de banque de Paris, il nous soulagea infiniment en assumant le contrôle des finances. Nos deux grands réseaux de chemins de fer furent heureux dans le choix de leurs préposés: M. Clouthier, du Pacifique-Canadien, et M. Réganey, des chemins de fer nationaux. Leurs étalages attrayants et l'excellence de leur publicité contribuèrent pour une large part au succès général.

Pour compléter finalement le personnel, on essaya d'y adjoindre une dizaine d'étudiants canadiens à Paris dont les services devaient être aussi gratuits. Mais cette tentative ne réussit guère. Ayant, dès le début, manifesté du mécontentement, surtout à l'égard des hôtels qui leur étaient assignés, il devint bientôt nécessaire de nous dispenser de leurs services.

De nouveau, nos plans durent se modifier. Un bureau de renseignements fut établi, et les vitrines privées de démonstrateurs furent placées sous la surveillance de la police locale. Ce procédé permit à la fois de réduire la dépense et d'accroître l'efficacité du service; il fut ainsi réalisé certaines épargnes qui nous

permirent fort opportunément de retenir, pour notre publicité, deux excellents journalistes: M. Ingram, le directeur de la Presse Canadienne Associée en France, et M. Hubert Morand, l'un des rédacteurs distingués du grand *Journal des Débats*.

Au départ, le personnel comptait donc huit ou dix représentants des firmes exposantes, deux préposés des chemins de fer et vingt autres collaborateurs dont une demi-douzaine tout au plus étaient rétribués, fort maigrement d'ailleurs.

Voyons maintenant quelle fut la contribution du gouvernement français à l'entreprise.

De bonne heure, en 1923, à la demande pressante de M. Raymond Poincaré, premier ministre, et de M. Dior, ministre du Commerce, le Parlement et les chemins de fer français, pour reconnaître et payer de retour l'hospitalité canadienne, avaient résolu d'approprier un crédit de 5,000,000 de francs au train-exposition canadien. Au taux du change de l'époque, ce crédit de 5,000,000 de francs accusait approximativement une contre-valeur de $350,000. Surchargée d'obligations financières écrasantes, la France, par cette généreuse contribution, répondait spontanément à l'émouvant appel de M. Geo. Gérald, à la Chambre des députés, concluant avec la déclaration de M. Poincaré que rien n'était trop bon pour la vaillante nation canadienne. Cet appel, d'ailleurs, eut un écho profond au cœur de tous les Français, ainsi qu'il nous fut si souvent donné de le constater.

Avant de relater dans ses détails tout ce que la France a fait pour aider au train canadien, je crois utile de fournir quelques explications préliminaires.

La randonnée du train-exposition français à travers notre Dominion avait révélé quelques défauts d'organisation. Ainsi, l'itinéraire suivi ne fut pas toujours le plus avantageux, parce qu'il était prisonnier de la rigidité des voies ferrées et de la situation parfois défavorable des gares. De plus, l'intérieur restreint d'un convoi ne peut que lentement absorber l'affluence des foules. Enfin, il est souvent difficile de trouver un local propice aux représentations cinématographiques; et ces représentations elles-mêmes risquent de distraire l'attention des visiteurs de l'exposition, d'autant plus que les films éducationnels ne peuvent guère concurrencer les grands spectacles sensationnels qui sont maintenant partout en vogue.

Instruit par cette expérience, le Canada, pour son exposition en France, pria le gouvernement de la République de substituer au train de chemin de fer, un train de wagons-automobiles. Les difficultés que le train-exposition français avait rencontrées sur les lignes canadiennes auraient été presque insurmontables en France. Enfin, nous priâmes le gouvernement de vouloir bien remplacer les théâtres par des autos-camions spécialement amenagés pour le cinéma en plein air. Le gouvernement acquiesça de bonne grâce à toutes ces suggestions.

Lorsque le personnel canadien débarqua en France, aux premiers jours de juillet 1923, il trouva son train de wagons-automobiles fraîchement sortis des grandes usines Renault, de Billancourt, près Paris, assemblé dans un immense entrepôt du Havre. Ce train comprenait trente autos rablés, souples et robustes, munis d'un dispositif spécial pour les rattacher rapidement aux voitures de remorque; trente voitures de remorque en acier, bâties en larges vitrines s'ouvrant sur le côté par des volets suspendus; deux camions avec remorques aménagées pour le cinéma; une voiture-dynamo; deux fourgons à bagage; deux autocars pour le personnel; une voiture-pilote et un camion de réparage. On ne saurait imaginer un équipement à la fois plus gracieux et plus pratique. De teinte claire et avenante, avec une large bande bleue, ils portaient en grosses lettres: "Exposition Canadienne". En outre, une cinquantaine de chauffeurs et de mécaniciens, militairement entraînés, manœuvraient ce train sous la direction du capitaine Delest, officier d'une rare habileté qui avait eu, pendant la guerre, le commandement de 5,000 transports automobiles.

Le gouvernement français avait créé un comité exécutif chargé d'organiser le circuit du train sous le haut patronage d'un comité honoraire composé du président de la République française, du président du Conseil, des membres du Cabinet et d'un grand nombre des personnalités des plus éminentes de France. Le comité exécutif, recruté parmi les têtes dirigeantes des divers ministères et de tous les chemins de fer français, fut placé sous la présidence et sous la direction de M. John dal Pias, le Président si hautement et si justement estimé de la Compagnie Générale Transatlantique.

Avec ce comité exécutif collaboraient activement les divers services du gouvernement. les membres des deux Chambres du Parlement, les préfets et les sous-préfets, les Chambres de Commerce ainsi que les autres organisations commerciales du pays, les gouverneurs militaires, les généraux, les pouvoirs municipaux, les congrégations religieuses, y compris cardinaux, archevêques et évêques, les universités, les collèges, les grands corps manufacturiers, les négociants, les associations professionnelles, enfin toute la masse du peu-

ple français impatient de recevoir et d'honorer le Canada. Je ne saurais concevoir, pour ma part, d'organisation plus efficace et plus complète. La mise en marche du train canadien fut déclenchée à l'heure fixée et, durant trois mois, suivit son itinéraire sans un retard et sans un contretemps. Pour tout cela, nous ne pourrons trop rendre grâces à M. dal Piaz, aux membres de son comité, et à M. Roussin, qui, sous M. dal Piaz, se dépensa nuit et jour pour assurer le bien-être des délégués canadiens en même temps que le succès de leur exposition.

Je souhaite, honorables messieurs, que vous puissiez vous figurer la marche du train canadien à travers le beau pays de France. Une imposante caravane composée d'énormes voitures-automobiles, avec leurs chauffeurs en clair uniforme, se déployant sur cinq kilomètres de route, courant le long des chemins sinueux ou traversant de vieux villages endormis. Dans les champs, les paysans, d'étonnement, laissent choir leurs outils, et, dans les villages, les bonnes gens se dressent au seuil des maisons pour voir de cette chaîne passer chaque unité silencieuse et rapide. A l'approche du point d'arrêt, la longue chaîne ralentit son allure; resserre ses chaînons; les nettoie ou astique au besoin. Puis le train repart, et s'engage lentement dans les rues pittoresques de quelque ville que décorent à profusion les drapeaux et les inscriptions de bienvenue et où l'attendent déjà des milliers de sympathiques spectateurs. Le parc le plus spacieux et le plus central est vite encerclé; les volets des voitures sont relevés; les auvents s'étendent et se rejoignent d'une voiture à l'autre; l'électricité se met en jeu et, comme par miracle surgit une rue commerciale du plus riant aspect avec son imposante suite d'étalages tout le long de la ligne extérieure du square. Aussitôt les voitures-cinéma prennent position; les écrans se dressent; les sergents de ville sont au service d'ordre; le flot populaire déferle, s'arrête devant chaque vitrine, se presse devant les batteries cinématographiques et devient vite une multitude.

Des millions de personnes qui ont visité notre exposition en France, combien n'avaient du Canada qu'une connaissance vaguement historique, plus vaguement encore livresque ou ne s'en faisaient l'image qu'au travers de leur sympathie naturelle? Notre exposition peut se flatter de leur avoir appris que le Canada ne produit pas seulement du blé et des instruments agricoles; mais qu'il produit davantage par son industrie que par son agriculture, et que cette production canadienne, en fin de compte, couvre toute l'échelle des commodités pratiques.

L'hon. M. BEAUBIEN.

Mais je dois m'abstenir, sur ce sujet, de vous communiquer mes impressions personnelles. Je préfère vous citer l'opinion de cet homme si merveilleusement doué qu'est le premier ministre de France. Je lis un extrait de l'article qu'il a publié sous sa signature dans l'*Information*.

Nos amis Canadiens se trouvaient de nouveau parmi nous. Je viens de les recevoir, accompagnés de ce train-exposition qu'ils font circuler à travers tout notre pays, conduits par monsieur le sénateur Beaubien. Comme ils nous ont aidé à faire connaître, à travers le Dominion, les produits de notre patrie, ils nous demandent notre concours dans l'effort vigoureux qu'ils tentent pour développer leur exportation. C'est au lendemain de la guerre qui nous associa pour le sacrifice, notre devoir de répondre à leur appel. Nous péchons trop souvent par ignorance. Nous aurions tort, dans le temps qui vient et qui sera difficile, de ne pas créer ces courants d'intérêts qui secondent les courants de sentiments. Et pourquoi, par exemple, persisterions-nous à acheter sur le marché de Berlin, comme avant la guerre, le nickel et l'amiante qui nous manquent et qu'ils nous offrent? Avec de la bonne volonté, nous pourrions mutuellement nous rendre d'infinis services. Essayons.

Voici, d'autre part, l'appréciation que le *Sunday Times* publia, en octobre 1923:

Après avoir traversé 29 des principales cités de France et de Belgique et avoir été visité par 3,000,000 de personnes, le train-exposition canadien, dont le passage a été marqué partout de scènes enthousiastes et sera sans doute suivi de bénéfices commerciaux réciproques, a achevé aujourd'hui sa tournée.

Composée de 30 camions Renault de type et de couleur uniformes et de plusieurs autres voitures pour le transport du personnel, des cinémas et des appareils électriques, cette imposante colonne a reçu de toutes les autorités le plus cordial accueil. Chacun de ses arrêts en effet a été l'occasion de visites officielles de la part de ministres d'état, de sénateurs, de députés et d'autres personnages importants. Nulle part elle n'a laissé l'impression d'une foire ambulante, elle avait plutôt le caractère d'une ambassade en route. Partout les réceptions et les banquets ont été à l'ordre du jour.

A Nancy, par exemple, où subsiste quelque chose de la dignité d'une ancienne ville royale, l'immense place Stanislas a été le théâtre d'une fête civique préparée par les soins de la municipalité et à laquelle participa une foule immense massée aux fenêtres et aux galeries d'alentour. De 30,000 gosiers à la fois s'échappèrent ces deux cris: "Vive le maire!" et "Vive le Canada".

Voyons maintenant l'appréciaion de M. François Veuillot dans la *Libre Parole*:

En trois mois, cette superbe exposition ambulante a pu offrir ses trésors aux 35 villes les plus considérables de notre pays. Dans les cités de 100,000 âmes ou de population moindre, elle a été visitée par la moitié des habitants, et certainement connue, grâce à la presse, aux réceptions officielles et à leurs échos, par l'autre moitié. La proportion, forcément un peu moins élevée dans les centres plus importants, y a cependant dépassé les espérances. Il est hors de doute qu'un mouvement des plus remarquables a été créé, par ce moyen, dans toute la France, en faveur du Canada.

Ouvrons maintenant la *Revue Française*, et tirons cet extrait d'un article de M. George Oudard:

Ce train-exposition est cependant une des plus ingénieuses tentatives qui aient été faites pour rapprocher

deux peuples lointains que réunissent des liens historiques, une communauté de langue et qui s'ignorent totalement.

Quand une maison de commerce veut faire des affaires dans une région où elle est inconnue, elle envoie un de ses voyageurs munis de boîtes d'échantillons, visiter la clientèle.

C'est ce qu'a fait le Canada. Seulement, comme une nation a plus d'articles à présenter au public que la firme la plus importante, elle n'a pas fait partir ses voyageurs, avec des malles, mais avec un train; un train routier composé de trente gros camions automobiles arrangés un peu, à la façon des voitures des anciens colporteurs qui étaient des boutiques roulantes.

Le train s'arrête dans une ville; se groupe autour d'une place; rabat de chaque côté les volets, et c'est une véritable exposition qui s'offre aux yeux des curieux. En une heure, après avoir fait le tour de cette foire d'un nouveau genre, vous en savez plus sur les possibilités économiques du Canada, sur son activité actuelle, que si vous aviez lu dix gros bouquins traitant de ces questions.

Passons à la revue *France et Monde*, sous la signature de M. dal Piaz:

Cette évidente prospérité qui porte en elle-même les éléments d'une prospérité future plus grande encore, les Français ont pu la constater, durant la marche triomphale du train-exposition canadien à travers notre pays. Durant des semaines, ce convoi a parcouru toutes nos régions couvrant plus de cinq mille kilomètres avant de parvenir à l'Orangerie des Tuileries où Parisiens et hôtes de Paris peuvent aujourd'hui le retrouver. C'est donc la population entière de la France qui, fait sans précédent, a été mise à même de se rendre compte des immenses ressources offertes par le Canada. Elle a, du reste, partout acclamé nos amis Canadiens.

Lisons maintenant l'extrait suivant d'un article de M. Guénard-Hodent, dans l'*Exportateur Français*:

L'exposition canadienne, que le public parisien va visiter aux Tuileries, dans les bâtiments de l'Orangerie, est la dernière étape de cette exposition sur route si originale qui a parcouru toute la France. Elle a merveilleusement rempli son but, qui était de faire connaître dans toutes nos provinces, d'Artois en Provence et d'Alsace en Bretagne, le développement économique vraiment extraordinaire que le Canada a pris depuis vingt-cinq ans.

La formule d'une exposition ambulante a fait ses preuves, et l'audace de l'entreprise a été récompensée par un double succès. L'Exposition française sur le chemin de fer canadien, en 1921, a porté le renom de vos industries de luxe de l'Atlantique au Pacifique. Les trente camions sur route et leurs trente tracteurs, construits par la maison Renault, et menés par d'habiles mains à travers toute la France, suivant un horaire très strict, ont convaincu tous les Français que le marché canadien qu'ils négligeaient était celui avec lequel les échanges leur seraient le plus profitable.

A ces commentaires de la presse, je vous saurais gré de joindre l'opinion de deux hommes fort distingués. M. De Wendel est député et l'un des représentants les plus éminents de l'industrie française. Voici comme il nous sauhaita la bienvenue à Nancy, au nom de la Chambre de Commerce de cette ville.

Laissez-moi vous remercier, au nom des industriels et commerçants qui sont ici, de nous avoir donné un aperçu de ce que vous faites, de ce que vous pouvez faire, des ressources que contient l'immense pays qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique, pays qui après avoir été très longtemps un pays de chasse, de pêche, de culture, est, sans cesser de développer ces premières sources de richesses, devenu rapidement un pays minier et est en passe de devenir un pays dont les manufactures rivaliseront bientôt, pour bien des produits, avec celles de la Grande Republique voisine.

M. Camille Chautemps, le jeune et talentueux maire de Tours, récemment promu aux fonctions de ministre de l'Intérieur dans le cabinet de M. Herriot, a consacré au train canadien, dans la *Métallurgie Française*, un article dont voici un extrait:

Le succès remporté par les train français et canadiens ne doit pas seulement nous réjouir comme plein d'espérances pour un proche avenir: il doit aussi comporter pour nous un enseignement. Ce mode de propagande, qui vient de faire deux fois brillamment ses preuves et dont nous avons expliqué plus haut l'efficacité, est à retenir pour être employé sans relâche dans tous les pays où nous avons à lutter contre la concurrence étrangère.

Quel heureux présage que ce choix du Havre comme base de notre campagne pour conquérir une part légitime du marché français et pour inculquer à un vieux peuple d'Europe la notion des ressources et des richesses d'un pays d'Amérique plein de jeunesse et d'espoir.

Au commandement de François 1er, sur les rives du pays de Caux, le Havre-de-Grâce a surgi des algues marines et des rochers. Le grand roi avait rêvé d'y établir la base de sa conquête pacifique du Nouveau-Monde au profit du christianisme et de la civilisation. Ce devint bientôt le grand port océanique de la Normandie, cette patrie des navigateurs et des conquistadors d'antan. Durant tout le XVIIe siècle et presque tout le XVIIIe, ce fut cette terre normande qui infusa la vie à la Nouvelle-France. Roberval, De Monts, Champlain, la Compagnie des Cent-Associés, tous ces pionniers organisèrent leurs expéditions à Rouen, capitale de la Normandie. Il était enfant de Rouen ce Cavelier de la Salle qui, à 23 ans, quittait sa ville natale pour Montréal, et seul, sans peur, affronta d'innombrables hordes barbares pour découvrir la Louisiane.

C'est autour de la table de marbre qui se voit encore au Palais de Justice de Rouen qu'ont été entendus et jugés la plupart des grands litiges intéressant le Canada. La ville fut ruinée par la guerre de Sept-Ans qui lui fit perdre plus de 300 navires au profit de l'Angleterre et la laissa, pendant plus d'un siècle, anéantie sous ce terrible coup. Que pouvait-on trouver de plus glorieux vestiges du passé, pour y rattacher plus solidement de nouveaux liens d'intérêt bien compris et de plus vive sympathie?

L'inauguration du train eut un succès éclatant. La ville du Havre avait pris un air de

fête et arboré son grand pavois. Les foules affluaient de partout. Aux autorités havraises le gouvernement français avait adjoint une imposante délégation venue de Paris et que présidait M. Dior, ministre du Commerce. Un concours immense de peuple, des réceptions émouvantes et de belles et de hautes paroles marquèrent cette circonstance d'une rare solennité. Les pouvoirs y avaient délégué leurs premiers dignitaires: l'Etat, le Parlement, l'Eglise, l'Armée, la Magistrature, la Municipalité, le Commerce, l'Industrie, et toute la presse française y compris les grands quotidiens de Paris.

Ceux qui avaient charge de la Mission canadienne se demandaient avec quelque anxiété si leur pays serait dignement représenté à cette cérémonie d'une ampleur aussi impressionnante. L'arrivée quasi-providentielle d'un parlementaire canadien sauva la situation. En dépit d'une douloureuse maladie qui affligeait son foyer, il n'avait pas hésité, à ses propres dépens, à traverser et à retraverser l'océan, pour apporter à la France un message d'amitié de la part du gouvernement et du peuple du Canada. Celui de nos collègues qui a donné ce rare exemple de patriotisme s'en est trouvé récompensé, je l'espère, par le triomphe de sa parole qui résonna par toute la France comme un appel de clairon, et par les marques de sympathie qu'il reçut de toutes parts, de M. Poincaré, de la presse française et de la France entière. Vous comprenez, honorables messieurs, combien ce m'est un agréable devoir que d'exprimer la profonde gratitude de la mission canadienne à cet éminent collaborateur qui n'est autre que le leader de cette Chambre, l'honorable M. Dandurand.

L'empressement, la cordialité, la chaleur même de la réception qui fut faite, au Havre, à la mission canadienne par le maire, M. Meyer (appelé depuis à faire partie du cabinet Herriot) par le conseil municipal et par tous les citoyens, se renouvelèrent tout le long de son parcours en France.

Je renonce avec regret à vous lire tant elle est longue, la liste des ministres, sénateurs, députés, maréchaux, généraux, cardinaux, archevêques et évêques, préfets, magistrats et maires, membres de l'Académie et de l'Institut, présidents de Chambres de Commerce, d'Universités, de Syndicats d'initiative, de directeurs de grands journaux et de grandes industries; en un mot, des représentants les plus éminents de toutes les classes de la vie française, qui ont tenu à manifester leur admiration, leur affection, et, par-dessus tout, leur vive reconnaissance pour le Canada. De tous, aussi bien que du plus humble artisan et du paysan, s'est élevé la même fervente assurance que la France n'oubliera pas les sacrifices accomplis durant la guerre par le Canada, et que les mères françaises auront toujours des prières et des fleurs à déposer sur la tombe des héros canadiens.

Il ne m'est pas possible de nommer tous ceux dont l'extrême bienveillance envers vos délégués mériteraient au moins une parole de gratitude; il en est cependant quelques-uns qu'il m'est aussi impossible de ne pas nommer. Ne sommes-nous pas grandement endettés tout d'abord envers M. Poincaré pour l'inappréciable appui qu'il n'a cessé de nous donner, envers M. Dior et de M. Le Trocquer pour leur constante coopération; envers M. dal Piaz qui, avec sa bonhomie souriante, a convenu d'aggraver pendant des mois ses responsabilités, déjà si lourdes, par pure affection pour notre pays; M. Roussin toujours si dévoué et si aimable de même que les autres membres de l'exécutif ont également droit à toute notre reconnaissance. Je ne saurais passer sous silence l'accueil que M. Doumergue, alors président du Sénat français, fit à la Mission Canadienne à Nîmes. C'est à cette occasion qu'il reçut le cordial message du président de cette honorable Chambre et qu'il y répondit si heureusement. M. Doumergue a été, depuis lors, élevé à la présidence de la République française. Nous avons aussi contracté une dette spéciale de reconnaissance envers M. Herriot pour la réception vraiment royale qu'il offrit à la mission canadienne dans sa ville de Lyon, dont depuis dix-neuf ans, il n'a cessé d'être le premier magistrat comme, d'ailleurs, le principal facteur de progrès. M. Herriot est devenu premier ministre du gouvernement français.

Dans chaque ville où devait séjourner notre train, toute l'accommodation possible avait été établie au préalable; et, avec l'aide d'un fort contingent de police locale, l'on pouvait très aisément diriger la foule de visiteurs. L'expression générale de surprise et d'admiration devant l'importance et la variété de nos produits, révélés pour la première fois à la nation française, nous fut un réel réconfort. La nouveauté du train, l'attrait des étalages, l'intérêt qu'offraient nos prospectus, enfin les paroles des orateurs qui, à chaque réception parlaient du Canada, nous ont procuré une publicité immense par toute la presse française, d'autant plus que chacun des arrêts du train donnait lieu à une réclame nouvelle. Plus la publicité se multipliait, plus l'intérêt public grandissait. Le train avait à peine commencé sa tournée que le gouvernement français se vit en butte à de sévères critiques provenant de certaines localités qui n'avaient pu être comprises dans son itinéraire.

Inauguré sous d'aussi heureux auspices au Havre, le 16 juillet, le train-exposition cana-

dien termina le circuit de France le 9 octobre suivant, après avoir tenu des expositions dans les villes qui suivent:

Le Havre, Rouen, Amiens, Lille, Reims, Metz, Nancy, Strasbourg, Mulhouse, Dijon, Vichy, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Lyon, Aix-les-Bains, Grenoble, Marseilles, Nîmes, Montpellier, Toulouse, Bayonne, Bordeaux Angoulème, Limoges, Orléans, Tours, Angers, Nantes, Rennes, le Mans, Paris.

Dans chacune de ces villes, la Mission canadienne fut l'objet de la plus chaleureuse hospitalité.

Il en fut d'ailleurs de même à Verdun, au Creusot, à Valence, Carcassonne, Pau, Laval et Chartres, où vos délégués firent halte, en cours de route.

Je n'exagère rien en vous affirmant qu'à certains moments dans nombre de villes, se comptaient 40,000 ou 50,000 personnes dans l'enclos de notre exposition. D'après nos relevés quotidiens, nous pouvons aussi fermement affirmer que plus de 3,000,000 de personnes, d'un bout à l'autre de la France, ont visité nos étalages. Quelques photographies donnent, encore que très imparfaitement, une idée de ces affluences. Elles ont été déposées sur la table du Sénat.

Faut-il ajouter combien de vives impressions la mission canadienne a pu recueillir au cours de ce voyage unique à travers l'un des plus beaux pays du monde et parmi une population accueillante et sympathique entre toute? Que d'émotion soulevée inopinément, par une scène inattendue, par un mouvement d'éloquence? J'entends encore le digne archevêque de Rouen, primat de Normandie, adressant aux Canadiens, au milieu du plus impressionnant silence, ces paroles de bienvenue de l'apôtre sant Paul: "Vous n'êtes pas des étrangers, ni même des amis, vous êtes des concitoyens." Je n'ai pas oublié l'accent ému de M. Mangin, le vieux maire de Nancy, lorsqu'il nous priait de remercier la Croix Rouge canadienne pour le don d'une ambulance qu'il accompagna lui-même pendant des mois, comme simple pompier, durant le bombardement de sa ville. Bâtonnier du barreau de Nancy et septuagénaire, M. Mangin n'en fit pas moins de service actif, jour et nuit, pendant trois années, dans un poste à incendie jusqu'à ce que les infirmités eussent finalement vaincu son courage.

Voyez-vous le cardinal Luçon, ce vénérable vieillard de 85 ans, dressé tête nue devant les ruines lamentables de sa cathédrale de Reims, tendant les bras vers la désolation de cette ville superbe que la brutalité teutonne avait ravagée sous ses yeux, et s'écriant d'un ton désespéré: "Des 14,000 maisons de mes enfants, hélas! 14 seulement ont été épargnées!"

Suivez maintenant notre mission à travers la tristesse des départements dévastés dont les courageux habitants s'efforcent de leur mieux à reconstituer la vie normale; accompagnez-la dans son pieux pèlerinage à Vimy et à Saint-Julien, et jusqu'à la réception qui lui est préparée dans la citadelle de Verdun; pénétrez avec elle dans ces cathédrales et ces châteaux moyenâgeux, nobles jalons d'une glorieuse histoire; admirez enfin avec elle ce décor d'une beauté sans cesse renouvelée, qui se déroule des Alpes jusqu'aux Pyrénées, et des austères plaines du Nord jusqu'aux champs rutilants du Midi. Imaginez aussi l'agréable et amusante surprise de rencontrer des gentilshommes essentiellement français et se nommant Farrel O'Reilly et James Carmichael, le premier, juge en chef à Rouen, et le second, président de la Chambre de Commerce à Amiens.

Quelle merveilleuse occasion d'étudier sur place les grandes industries, les marchés et les ports de France dont, précisément, nous souhaitons associer l'activité à celle des nôtres! Vous vous doutez, honorables messieurs, de ce que nous pourrions dire à ce sujet; mais je dois me restreindre à ne vous donner qu'un aperçu général de notre voyage en France. Qu'il me soit cependant permis de vous faire part d'une leçon que j'ai tirée de ce tour de France. Aucun voyageur ne connaîtra la France et le peuple français, tant qu'il suivra les sentiers battus des touristes. Le voyageur avisé trouvera plus de profit à se tracer, sur la carte de France, un itinéraire répondant exactement à ses aspirations. S'il est à la poursuite du beau, dans l'art ou dans la nature, le pays peut fournir à son sens esthétique plus de jouissance qu'il n'en peut rêver; si sa dilection lui fait rechercher d'inappréciables et d'incomparables gestes historiques; enfin, s'il n'est en quête que de repos ou s'il est désireux de récupérer sa santé, la France lui fournira ses campagnes paisibles, ses stations thermales, et ses plages universellement réputées. Qu'il s'écarte seulement un peu de la route banalement suivie par les touristes accourus des quatre coins du globe, et il connaîtra alors, non plus un défilé fantastique de voyageurs cosmopolites, mais la nation française, dans le charme de sa vie journalière.

Après avoir complété son circuit de France, le train-exposition canadien entra dans Paris le 9 octobre. Certaines difficultés administratives retardant son admission au Jardin des Tuileries où il devait s'établir, l'occasion se présenta de le faire circuler en Belgique, et cette heureuse occasion fut saisie avec empressement. A la suite d'une correspondance entre M. Laureys et le ministre belge des

Affaires étrangères, le gouvernement, ainsi que plusieurs municipalités et Chambres de Commerce de Belgique, avaient gracieusement invité la mission à visiter ce pays. Profitant de cette invitation, le train canadien quitta Paris le 16 octobre pour Mons et toucha successivement Charleroi, Namur, Liège, Anvers, Gand et Bruxelles. Comme celui de France, le voyage de Belgique fut couronné de succès. Les masses populaires et les corps dirigeants s'intéressèrent vivement à nos étalages. Partout, la délégation canadienne fut l'objet des plus cordiales réceptions et, partout aussi, elle recueillit des expressions de la gratitude émue de la Belgique pour la participation du Canada à la grande guerre. Au surplus, on la félicita chaudement de ses efforts pour développer des relations commerciales entre le Canada et le royaume belge.

L'accueil à Mons fut particulièrement émouvant. La reprise de cette ville par les troupes canadiennes a imprimé dans le cœur de tous ses citoyens un sentiment de reconnaissance impérissable.

Dans la Métropole, Sa Majesté Albert 1er daigna honorer la mission canadienne d'une audience particulière et tint à rendre hommage aux armées canadiennes dont, à maintes reprises, il eût personnellement l'occasion d'apprécier la valeur.

Pendant tous ses voyages à travers la Belgique, l'exposition canadienne fut sous l'entière direction de M. Laureys, que nous ne saurions trop louer pour s'être acquitté très heureusement d'une tâche délicate et ardue. M. Godfroy Langlois a droit à une part généreuse de ces félicitations, ayant largement contribué à assurer le succès de ce voyage de Belgique, où il ne compte que des amis.

Notre train rentra à Paris le 30 octobre, et, en quelques jours, notre exposition ambulante se fixait dans le magnifique pavillon de l'orangerie, au Jardin des Tuileries. L'immeuble avait été agrandi et même plus que doublé par des annexes temporaires érigées par le gouvernement français pour l'accommodation de l'exposition canadienne, qui disposa ainsi d'une superficie de 120 sur 300 pieds. Une partie de cet espace était occupée par deux vastes dioramas représentant les plus pittoresques paysages canadiens, dessinés et établis sous la direction de MM. Tolmie et Turcotte, du service de l'exposition canadienne au ministère de l'Intérieur. Au moyen d'un rhéostat qui graduait la lumière et alternait les couleurs, l'ingéniosité des organisateurs était parvenue à montrer nos paysages sous tous les éclairages possibles, depuis les lueurs de l'aube jusqu'aux teintes du crépuscule et du clair de lune.

L'hon. M. BEAUBIEN.

Nos réseaux de chemins de fer occupaient un autre espace avec des dioramas de moindres dimensions, des plus attrayants et qui eurent tôt fait de gagner la faveur populaire, l'on y voyait, par miniatures, nos steamers entrant dans nos ports, nos trains sillonnant les plaines dorées de l'Ouest ou gravissant les gorges profondes des Montagnes rocheuses.

Un autre espace était affecté aux divers étalages du train.

Cette exposition fixe des produits canadiens fut inaugurée à Paris, le 8 novembre, par M. Raymond Poincaré et par Sir Lomer Gouin; elle se clôtura le 9 décembre après avoir été prolongée à deux reprises, sur les instances du public parisien. Elle fut honorée de la visite officielle du président de la République, M. Millerand, qui fut accueilli par l'honorable Mackenzie King, le premier ministre du Canada; Lord Crewe, ambassadeur de la Grande-Bretagne en France, l'honorable M. Lemieux, le président de la Chambre des communes du Canada, et par une nombreuse délégation de la colonie canadienne à Paris conduite par M. Philippe Roy, notre commissaire général.

On a souvent répété que cette exposition canadienne avait obtenu un succès sans précédent et, comme fréquentation, avait brisé tous les records de Paris. Je le crois sans peine; mais je vous intéresserai sûrement en ajoutant à cette affirmation le commentaire de quelques-uns des principaux organes de l'opinion publique. Voici d'abord l'impression que l'un des grands hommes de France, M. Gabriel Hanotaux a exprimée dans la *Vie Courante*:

La visite du train canadien a été un événement parisien. La foule s'est pressée dans ses galeries aux horizons inoubliables. Elle s'est instruite, amusée, inspirée. Elle a appris beaucoup, deviné un peu, désiré énormément. C'est donc cela, le Canada! Un continent.

Maintenant, le train est reparti; on l'a réemballé, le continent! Lui qui avait circulé par toute la France montré à nos villes l'orgueil de ses forêts, de ses champs, de ses fleuves, de ses montagnes, de ses usines, de ses villes, s'est réentassé dans les caisses qui l'avaient amené. Un flux nous l'apporta, un reflux nous l'emporte; il vogue sur l'océan; à fond de cale, il ramène sa gloire d'un été, et peut-être retentit-il encore de l'écho des acclamations et des enthousiasmes qui l'ont accueilli; ses ballots bien ficelés gardent, dans leur coin obscur, un relent de la mère patrie.

Voici donc cette contrée qui, selon le mot de Lord Grey, "contient une population égale à celle de Londres, sur une superficie égale à celle de l'Europe".

Sur le parcours du train, logé dans cet étroit espace des Tuileries, se déroulait à perte de vue l'étendue que commença à parcourir Champlain (187 millions d'hectares)! Le regard, s'élevant au-dessus des prairies et des fleuves, n'est arrêté que par le mur des montagnes dentelées, par le voile des neiges éternelles, par les banquises de l'océan boréal. Tout de même, on respire là-bas!

oici la forêt, la forêt d'érables, de chênes, de sapins, la forêt que nul pied humain n'a touchée et qui, depuis le début des âges, attend l'homme (2,413,838 mètres carrés).

Voici les troupeaux innombrables s'en allant dodelinant par la prairies, les vaches traînant des pis énormes, les bœufs au dos larges et lisses comme des tables, les veaux galopant à l'aboi des chiens. Et ces immenses provisions de viandes anonymes s'en vont chercher ingénûment la boîte de fer-blanc où elles deviendront viandes de conserves et "singe".

Et voici les moissons: éteules si denses qu'on ne sait comment la machine y pénétrera, gerbes si multiples qu'on ne sait comment la main de l'homme les hissera sur les grands chars, javelles de Jéricho, cuites et recuites sous le soleil ardent; meules et hangars aux pailles débordantes et luisantes comme de l'or—et qui sont de l'or en effet.

La vie s'installe: voici les fermes jolies, aux allées plantées d'érables, blanches ou fourrées de lierre, posées au bord d'un ruisseau clair, développant les allées rectilignes de leurs jardins de curé et donnant à la plaine je ne sais quelles ressemblance avec une Vendée plus lumineuse ou un Béarn moins éclatant.

Voici maintenant le *Petit Parisien*:

Tout Paris était, hier, à trois heures, sur la terrasse de l'Orangerie. Le Parlement et l'Institut, l'armée et la magistrature, l'administration et le monde élégant se pressaient en brillante cohue pour avoir le loisir d'admirer les trésors de l'exposition canadienne. Cette foule—qui était une élite—put entrer derrière M. Poincaré, et à distance respectueuse. Le Président du Conseil était accompagné de sir Lomer Gouin, ministre de la Justice au Canada.

Puis la *République Française*, sous la signature de M. René Richard:

Si nous pouvions aller chercher Voltaire aux Champs-Elisées, nous irions le prendre par la main et le conduirions aux Tuileries pour le faire rougir—les ombres rougissent-elles encore?—de sa lointaine erreur sur le Canada, "ces quelques arpents de neige". Neige miraculeuse, sans doute, d'où ont surgi les moissons blondes et les prairies, neige d'or, trésor de fortune qui s'offre sans défense au labeur des hommes de bonne volonté.

Puis le *Journal*:

Le train canadien, au rebours de celui d'Henri Séguin, n'est pas entré en gare. Il a groupé, hier matin, ses cinquante voitures sur la place de la Concorde, en vue d'exposition qui s'ouvrira le 8 du courant au pavillon des Tuileries.

Au vrai, c'est un train fort curieux que ce train-là. On envisage communément qu'un train transporte les gens d'un lieu vers un autre. Lui point. Il fait mieux: il apporte le pays chez les hommes.

C'est ainsi que nous avons à Paris un Canada avec ses prairies, ses lacs, ses montagnes, ses rapides, son chemin de fer, sa faune et sa flore, et les industries de ses villes.

Voici maintenant l'impression de grands journaux de langue anglaise:

Du *Sunday Times*:

Durant les quelques dernières semaines, le contenu du train, produits et panoramas à la fois, a été disposé pour exhibition, à Paris, dans l'Orangerie et dans une annexe qui y a été ajoutée. Les agents municipaux affirment que cette exposition a attiré un plus grand nombre de visiteurs que le salon lui-même. Chaque jour, il y a eu queue depuis la grille des Tuileries jusqu'aux portes de l'Orangerie, avec, les jours pluvieux, le spectacle inusité, et assurément curieux pour des yeux anglais, d'une queue sous parapluie.

Du *Chicago Tribune*:

L'exposition canadienne obtient un succès plus grand encore qu'on ne l'avait prévu et, dimanche dernier, de 35,000 à 40,000 personnes ont visité ses étalages divers. Un si grand nombre attendait l'admission que longtemps avant l'heure officielle de clôture, il a fallu un cordon de police pour éloigner la foule de l'entrée principale de l'Orangerie des Tuileries.

Du *Boston Evening Transcript*:

Depuis la vogue phénoménale de "Maria Chapdeleine", le roman de mœurs canadiennes de Louis Hémon, le Canada est resté fort à la mode dans cette partie du monde.

La plus récente manifestation de cette prédilection pour les choses du Canada est le triomphe de l'exposition canadienne au Jardin des Tuileries. Cette exposition (sans qu'elle ait eu recours à la moindre publicité de rue et quoique la presse elle-même ne l'ait presque pas annoncée) attire quotidiennement des foules si considérables que la majorité des visiteurs, même après avoir fait queue pendant des heures sur une terrasse ouverte au vent, avec un sérieux risque de grippe, avant de franchir les tourniquets, ont dû se contenter à cause de l'écrasement, d'un aperçu assez vague du spectacle qu'ils avaient désiré voir.

Le gouvernement français s'est montré particulièrement flatté de la présence à Paris du premier ministre du Canada et de son collègue, le ministre de la Justice. Il lui a semblé que le Canada avait voulu démontrer par là combien il appréciait la chaleureuse réception accordée à l'exposition canadienne, non seulement dans la métropole, mais dans la France tout entière.

En dépit des fatigues excessives qui avaient compromis sa santé, sir Lomer Gouin n'en a pas moins assumé la lourde tâche de représenter le Canada à l'inauguration de l'exposition à Paris, et aux fêtes splendides qui suivirent. Ce faisant, il a conquis l'admiration du public parisien en même temps que la gratitude de tous les Canadiens présents, plus fiers de leur pays à raison de son ministre.

Le président de la Chambre des communes, l'honorable M. Lemieux, qui voyageait alors en France, pour une toute autre mission, ne tarda pas à être lui aussi enrôlé au bénéfice de l'exposition, comme le type particulièrement représentatif de l'éloquence canadienne. Et ce fut une heureuse manœuvre, car l'honorable M. Lemieux a charmé bien des auditoires difficiles autant que distingués.

Avec son aisance débonnaire, il répondit un jour au toast de M. Dior: "L'honorable ministre a été beaucoup trop aimable pour moi, mais je n'en suis pas surpris; depuis longtemps c'est mon voisin, puisqu'il habite en Normandie, la paroisse voisine de mon bon vieux comté de Gaspé".

Quels que soient les autres résultats obtenus par notre entreprise, il me paraît primordial de nous assurer si notre exposition itinérante a bien été, ainsi qu'on l'espérait, un stimulant énergique pour notre commerce extérieur.

Il importe d'abord de comparer le coût de cette récente entreprise canadienne avec les dépenses que nous avons faites dans le passé pour des expositions internationales telles que celles de "Panama-Pacifique" et de "Panama-Californie", les deux dernières auxquelles nous avons participé et qui ont été respectivement tenues en 1915 et en 1916 à San Francisco et à San Diego. Il convient aussi de tenir compte que le train canadien a donné réellement trois

expositions distinctes: premièrement, sur le circuit de France; deuxièmement, sur le circuit de Belgique; et troisièmement, au pavillon de l'Orangerie à Paris. L'on pourrait facilement démontrer que nos deux expositions ambulantes ont atteint une très forte proportion des populations de France et de Belgique, et, sous ce rapport du moins, nous pouvons prétendre qu'elles nous auront été plus profitables que notre participation aux expositions américaines.

Voici un état comparatif des dépenses du train canadien et des frais de notre participation aux deux dernières expositions internationales:

	Exposition canadienne	Panama-Pacifique	Panama-Californie
Salaires	$19,298 00	$50,330 42	$34,694 50
Dépenses de voyage	24,403 12	49,471 83	27,887 41
Collection d'exhibits	12,907 72	38,760 73	néant
Edifices	27,045 08	332,443 00	néant
Fournitures	16,911 30	209,006 72	73,727 26
	$100,565 22	$690,012 70	$136,309 17
Rescapage en moins		3,776 28	8,267 17
		$686,236 42	$128,041 64

Dans son rapport de 1916 au ministre de l'Agriculture, M. Hutchison, commissaire des expositions canadiennes, explique que le Canada a été soulagé de la plus grande partie des dépenses que devait entraîner notre participation à l'exposition "Panama-Californie". Je cite son rapport:

> Je puis ajouter que les administrateurs de l'exposition Panama-Californie, se rendant compte de la grande importance de l'exhibit canadien comme attraction, ont non seulement mis à notre disposition, sans frais le magnifique édifice dans lequel nos produits sont maintenant placés, mais ont encore pris à leur charge toutes les dépenses nécessaires pour le transport de nos marchandises de notre édifice de San-Francisco jusqu'au terrain de l'exposition de San Diego, aussi bien que pour la fourniture de l'eau, du gaz, du courant électrique et des gardes, diminuant ainsi d'une façon considérable le coût de notre participation à l'exposition.

Cette exposition Panama-Californie ne consistait réellement qu'en une réinstallation des étalages que nous avions faits à San-Francisco, les Américains assumant eux-mêmes la majeure partie des frais, même ceux du transport. Et surtout, il ne faut pas oublier que chaque dollar en 1915 et en 1916 valait au moins deux dollars en 1923.

Le service des expositions du gouvernement canadien a pris possession du matériel des dioramas qui ont servi à l'exposition canadienne à Paris.

L'hon. M. BEAUBIEN.

Bien qu'il soit difficile, à ce moment, d'évaluer le remploi de ce matériel, nous ne devons pas l'estimer à plus de quelques milliers de dollars.

Il va de soi que la comparaison des chiffres ci-dessus n'a pas été établie avec une intention de critiquer les dépenses faites à San-Francisco ou à San-Diego, mais dans le seul but de démontrer l'économie réalisée par le gouvernement en employant ce nouveau mode d'exposition. Sans la généreuse contribution du peuple américain et si elle avait été autre chose que le transfert de nos étalages d'une ville à une autre, notre participation à l'exposition Panama-Californie nous aurait coûté beaucoup plus que $250,000. En tout et pour tout dans ses trois manifestations distinctes le train canadien ne nous aura guère coûté que $100,000, en chiffres ronds. Il a atteint plus de spectateurs que l'une ou l'autre des expositions ci-dessus, et peut-être même plus que les deux réunies. Son rendement a été supérieur en ce sens qu'il a touché toutes les classes de la population, et non seulement la classe aisée de qui nous ne pouvons attendre tous les éléments nécessaires à l'achèvement de notre organisation économique.

Le capital requis pour un matériel semblable à celui qui a été utilisé en France ne devrait pas dépasser $150,000. La mise en opération d'un train, avec un personnel complet, ne doit pas excéder $500 par jour. En trois mois, tout au plus, ce train pourrait couvrir n'importe quel pays d'Europe et atteindre toutes les couches de sa population. Peut-on suggérer un moyen moins dispendieux et plus efficace de procurer au Canada des hommes et des capitaux?

Une commission technique établie en Belgique sous la présidence de M. Francotte, ancien ministre, pour faire rapport sur la valeur de ce nouveau procédé a, m'informe-t-on, déposé des conclusions très favorables. Un train-exposition complet a été organisé cette année et a parcouru l'Italie. N'y a-t-il pas lieu de placer ici le vieux dicton: "L'imitation est la plus sincère des flatteries".

L'honorable M. Robb et l'honorable M. Low (qui a succédé à M. Robb au ministère du Commerce) ont tous deux fait confiance à l'entreprise et assumé la responsabilité des crédits qui y furent affectés. Ceux qui s'intéressaient particulièrement au projet sont heureux de racheter cette confiance par l'évidence qu'elle a été sagement placée, et ils désirent exprimer à ces messieurs leur appréciation du concours qu'ils ont bien voulu leur accorder.

Nous pouvons maintenant nous demander dans quelle mesure notre train-exposition a pu activer nos ventes au dehors. Il est encore trop tôt pour répondre exactement à cette question. Les conditions présentes sont exceptionnellement défavorables, comme chacun le sait, et il serait par trop hasardeux d'y établir nos estimations. Le franc, quoté à 5.95 en juillet 1923, est tombé à 4.45 en février dernier, perdant ainsi plus de 25 p. 100 de sa valeur en si peu de temps. Alors qu'en juillet 1923 le Français payait un dollar canadien seize ou dix-sept francs, il le payait 22 ou 23 francs en février ou en mars dernier. Un semblable état de choses n'est pas pour favoriser nos exportations en France.

A ces conditions adverses il faut ajouter que la plupart des marchandises exposées avaient été laissées sans représentants commerciaux pour les faire valoir, et que le personnel administratif du train n'avait point l'autorité de les vendre et ne possédait même pas les renseignements essentiels sur les prix, de même que sur la qualité et les quantités disponibles. Il ne pouvait que recevoir les demandes de renseignements et les transmettre aux producteurs canadiens. Autant que possible, cette transmission s'effectua directement, sinon, par l'intermédiaire du commissaire du Commerce canadien à Paris, ou par celui du département du Commerce à Ottawa.

Ces demandes formelles de renseignements ont atteint le nombre 2,276, et se classent comme suit:

Produits alimentaires	1,044
Bois, ses produits et sous-produits	276
Fourrures, peaux, cuir et ses produits	166
Fibres et textiles	219
Minéraux (autres que le fer et l'acier) et leurs produits	52
Fer et acier et leurs produits	214
Produits chimiques et autres alliés	79
Marchandises diverses	226
	2,276

Par le fait de ce défaut d'organisation, le vendeur canadien s'est vu privé des principaux avantages de l'exposition dont l'objet précis avait été de le mettre, avec son outillage et son information, en contact immédiat avec une clientèle éventuelle. Quoi qu'il en soit, la statistique de nos exportations en France, de juillet 1923 à avril 1924, accuse une augmentation de $3,088,154 si on la compare à celle de la période correspondante de 1922-23. Voici le total pour chaque période:

1922-23	1923-24
$10,849,436	$13,937,590

C'est vraiment au blé qu'il faut attribuer la plus grosse part de l'augmentation; mais d'autres item se sont aussi améliorés substantiellement. Bon nombre d'articles ne figurent même pas parmi nos exportations en France durant cette période de 1922-23, entre autres les suivantes:

Alcool, lait condensé, nickel, seigle, courroies de caoutchouc, caoutchouc solide, pneus, saumon frais ou gelé, fromage, coton (duck), autre coton, sacs en fibre, papier kraft, aiguilles et épingles, automobiles, cuivre fabriqué, verre à éclairage, mica et peintures.

A quoi devons-nous attribuer ces gains? Certainement pas à un besoin plus grand de produits alimentaires en France, puisque les champs français dévastés se restaurent d'année en année et produisent aussi chaque année davantage.

On ne saurait les attribuer non plus à l'influence du nouveau traité de commerce franco-canadien, puisque, sauf à l'égard de quelques articles, comme l'aluminium, le tarif n'a pas été sensiblement abaissé par rapport à la masse de nos exportations, et qu'il a même été relevé pour certains produits, comme les pneus en caoutchouc, le saumon en conserve, les légumes, le beurre salé, les pommes de terre, etc. En tout cas, vous pouvez, vous-mêmes, tirer des conclusions des faits et des chiffres que je viens de vous exposer. Vous voudrez bien cependant me permettre, honorables messieurs, de vous présenter l'opinion d'un certain nombre d'exposants, telle qu'ils l'ont eux-mêmes exprimée à l'association canadienne des manufacturiers:

(a) Leur rapport (de leurs représentants) ne traite presque uniquement que de notre propre exhibit qui a beaucoup attiré d'attention, prétendent-ils, et qui devrait considérablement nous aider à augmenter le volume présent de nos affaires avec la France.

(b) A la date où nous écrivons (octobre 1923) nous avons reçu 12 demandes d'information très favorables, et nous avons répondu à chacune d'elles. D'après le ton des lettres reçues, les firmes qui nous écrivent paraissent avoir été vivement intéressées et proclament avec insistance, en même temps que la valeur de l'exhibit canadien, la nécessité d'établir des relations d'affaires plus étroites entre la France et le Canada.

(c) Je considère que c'est là un des moyens les meilleurs de surmonter l'ignorance de certains pays étrangers et d'éviter les malentendus qui en découlent trop souvent entre nations.

(d) Dès le premier moment après notre inspection du train canadien dans les hangars du Havre, ça été notre impression que cette exposition originale de la part d'un pays ami de la France obtiendrait un bon succès. Les affaires, sans aucun doute, en seront largement facilitées pour les agents que nous avons dans les différents centres de France. La presse a été des mieux disposée et il s'en est suivi que l'exposition a été largement annoncée. D'après notre expérience, l'assistance dans son ensemble a été très satisfaisante et la sympathie manifestée par les diverses classes du public français envers le Canada a beaucoup contribué à faire apprécier les produits exposés. A certains moments, il fut même difficile de répondre à l'affluence, tant elle était considérable. Les autorités françaises dans chaque ville avaient préparé la réception la plus cordiale à la délégation canadienne. Pour ce qui nous concerne, nous sommes vraiment reconnaissants de la courtoisie montrée à nos représentants français par tous les membres de la délégation chargés de l'administration du train.

Si, à l'avenir, l'on décidait d'entreprendre une exposition du même genre, nous serions fort heureux de l'occasion et nous nous y joindrions avec plaisir.

(e) Nous nous attendons à faire sous peu de très bonnes affaires.

(f) Les chances de faire un commerce considérable sont excellentes, mais en ce moment, et tant que le franc français n'aura pas retrouvé sa valeur normale il ne faut guère s'attendre à un volume considérable.

(g) D'après ce que nous avons entendu dire par des amis récemment arrivés et d'après ce que nous en avons lu nous-mêmes dans la presse française, nous croyons que l'exposition canadienne a été bien appréciée en France.

Quelques manufacturiers ont fait mieux que d'exprimer leur approbation; ils l'ont prouvée d'une façon pratique en augmentant leur représentation en France. Certains autres, comme la Compagnie Wyagamack ont conclu, de la leçon tirée de notre train-exposition, qu'il leur était possible de conquérir le marché français, et ils se sont mis à l'œuvre. Mais le producteur canadien devrait profiter sans retard de l'avantage qui lui est si précieusement fourni, s'il n'en veut pas perdre tout le fruit. Au demeurant, nous avons toutes les raisons de fortifier notre commerce avec la France. Il n'y a qu'un minimum de risque à vendre aux importateurs français qui ont acquis mondialement la réputation de faire face à leurs obligations avec une exactitude absolue. Malgré l'écrasant fardeau de la guerre et de la reconstruction, la France recouvre rapidement sa situation normale. Elle ignore le chômage; sa population est peut-être la plus conservatrice de toutes celles de l'Europe, parce qu'elle comprend une plus forte proportion de propriétaires terriens. Elle a regagné une balance de commerce favorable, et, dans une très large mesure, elle a déjà réparé les dévastations de la guerre. Son agriculture est florissante; ses industries donnent leur rendement maximum et, dans maints cas, grâce à un outillage perfectionné, elles produisent plus et mieux qu'avant la guerre. Je regrette de n'avoir pas le loisir de vous décrire, même sommairement, sa vie industrielle, telle qu'elle nous fut révélée dans son activité intensive.

Le règlement de la dette des réparations due par l'Allemagne, et l'obtention de garanties suffisantes contre toute agression future, sont pour la France et ses amis des problèmes angoissants, mais leur solution ne saurait retarder bien longtemps, car quel que soit le parti au pouvoir, la détermination du peuple français ne le tolèrera pas. La France est notre quatrième meilleur client, malgré cela, elle tire de la Grande-Bretagne et de la Belgique 18.19% et 15.27% de ses importations; des Etats-Unis 7.20% malgré leur change plus élevé que le nôtre; d'Argentine et d'Australie, plus éloignés que nous, 1.24% et 0.95%, et du Canada l'infime proportion de 0.52%.

L'hon. M. BEAUBIEN.

En 1922, les Etats-Unis ont vendu à la France pour $260,000,000 de produits, entre autres les suivants, dont pas un n'est à l'abri de la concurrence canadienne:

Grain, farine, etc..	$25,000,000
Instruments aratoires..	14,000,000
Bois bruts et fabriqués..	2,500,000
Automobiles et véhicules..	2,500,000
Fruits..	4,500,000
Huiles animales et graisses..	3,500,000
Viandes..	1,500,000
	$53,500,000

Pourquoi ne vendrions-nous pas directement à la France en supprimant l'onéreux courtage des agents américains et européens?

Sur l'importation globale pour 1922 de plus de 100 millions de francs de pelleteries, les statistiques officielles françaises ne font pas mention du Canada, bien qu'il soit évident qu'une grande quantité de nos fourrures de choix soient vendues à sa clientèle de luxe. A ce propos, il est intéressant de signaler la création par la Chambre de Commerce de Paris d'un entrepôt réel de douane pour fourrures et pelleteries, ce qui permet d'importer sans payer les droits avant la livraison à la consommation, et où des avances sont faites sur certificats d'entrepôt.

On semble disposé à appliquer maintenant au commerce de nos bois cette même méthode indirecte et coûteuse. M. Laureys, qui a étudié à fond cette question, formule l'opinion suivante dans son rapport à la Chambre de Commerce de Montréal, sur notre train-exposition:

Les produits que la France achète chez nous sont principalement des denrées alimentaires: céréales, conserves de homard et de saumon, sucre, pommes séchées. Il en est cependant plusieurs autres que le Canada exporte et que la France serait susceptible d'acheter ici, par exemple les fruits et légumes en conserves, surtout les tomates, malgré la redoutable concurrence locale (les tomates entières du Canada ont été très appréciées) la pêche canadienne y est préférée, comme goût à la pêche américaine. Il est vrai d'ailleurs que certains produits tels que le lard, le jambon, le fromage, le lait concentré, le miel, doivent lui parvenir par l'intermédiaire de courtiers étrangers, surtout anglais.

Il y a en ce moment, même au change actuel, un marché pour les bois canadiens (Douglas fir, épinette, bouleau, érable, frêne, merisier). Cependant il serait possible dès maintenant d'exporter en France tous nos bois d'ébénisterie, pour servir au contreplacage; certaines firmes sont prêtes à en faire l'essai.

L'influence stimulatrice que notre train-exposition doit avoir sur nos exportations en France s'étendra également à la Belgique; car notre train a eu pour résultat décisif et immédiat d'augmenter nos ventes en ce dernier pays. La comparaison de nos exportations mensuelles en Belgique, entre 1922-23 et 1923-24, le démontrera d'une façon assez con-

cluante, si l'on veut bien se souvenir que notre train a parcouru la Belgique en novembre 1923:

	1922-23	1923-24
Juillet	$1,714,993	$1,578,252
Août	703,461	1,241,980
Septembre	1,139,041	648,101
Octobre	1,478,202	946,905
Novembre	2,493,494	1,472,211
Diminution,	$1,641,742	
	1922-23	1923-24
Décembre	$ 933,069	$1,837,191
Janvier	153,412	1,534,499
Février	869,648	2,292,348
Mars	397,566	1,717,973
Avril	245,809	698,679
	1,023,535	1,151,778
Augmentation:	$5,609,529	

Ainsi, chacun des cinq mois qui ont précédé la venue du train canadien, sauf une seule exception, accuse un fléchissement en comparaison du mois correspondant de l'année précédente. Durant les cinq mois, nous avons retrogardé de $1,641,742. Par contre, pendant les six mois qui ont suivi le passage du train, chaque mois dénote une augmentation substantielle. Durant cette seconde période, non seulement nous avons enrayé les pertes, mais nous les avons effectivement transformées en un gain de $5,609,529. Les demandes de renseignements que nous avons recueillies en Belgique s'élèvent à 396 et se classent comme suit:

Produits alimentaires	117
Bois, ses produits et sous-produits	71
Fourrures, peaux, cuirs et leurs produits	33
Fibres et textiles	42
Minéraux (autres que le fer et l'acier) et leurs produits	19
Fer et acier et leurs produits	44
Produits chimiques et autres alliés	21
Marchandises diverses	49
	396

S'il y a donc, comme nous l'avons vu, très grand avantage à étendre notre commerce avec la France, nous pouvons en dire autant de la Belgique qui se classe sixième parmi nos meilleurs acheteurs. A ce sujet, permettez-moi de vous citer encore quelques lignes du rapport de M. Laureys, qui a toute la compétence voulue pour se prononcer en la matière:

> Le Canada a surtout vendu à la Belgique des céréales, notamment du blé et de l'avoine, du sucre, des dérivés du lait, des conserves de poisson, de l'amiante, des machines agricoles et quelques autres articles pour des valeurs beaucoup moindres.
>
> Indépendamment des marchandises mentionnées ci-dessus, le Canada devrait exporter en Belgique directement de la farine, des fruits, des œufs, du miel, des viandes salées et fumées, ainsi que des produits industriels semi-ouvrés qui ne font pas concurrence aux produits belges, notamment de la pâte de cellulose, de la fibre de lin. Nous pourrions aussi y vendre du bétail vivant que la Belgique importe en grande quantité des Etats-Unis et de la République Argentine, des fourrures, etc.

Enfin, honorables messieurs, nous devons nous demander ce que notre train canadien a accompli en fait de propagande générale. Pour répondre exactement à cette question, il faudrait examiner avec soin les extraits plutôt copieux de journaux et de revues que nous avons recueillis, sans compter la quantité considérable d'articles et de commentaires qui a forcément échappé à notre vigilance. Tels quels, ces extraits remplissent les neuf volumes énormes déposés sur la table de cette Chambre. Ces articles représentent 2,112 colonnes de publicité fournie gratuitement par les journaux et revues, tant de France que de Belgique, et sont autrement plus efficaces que la réclame payée à tant la ligne. De ce nombre, 603 colonnes ont paru dans les journaux et revues de Paris même. Evalué au taux minimum de la publicité courante, l'emploi de ces colonnes de propagande aurait coûté au bas mot $160,000. J'ai déposé sur la table de la Chambre une computation de ces articles comportant des extraits de tous les organes de l'opinion publique de chacune des villes que le train canadien a visitées en France et en Belgique. Il contient en plus quantité d'articles publiés par les plus importants journaux d'Europe, des Etats-Unis, de l'Amérique du Sud, du Sud-Africain, voire même de la Chine. Deux importantes revues françaises, *Science et Industrie* et l'*Exportateur Français* ont chacune consacré un numéro spécial au Canada, ce qui suffirait à prouver l'intérêt que notre train-exposition a soulevé en faveur du Dominion. Ces numéros spéciaux ont été abondamment répandus en France. Notons aussi que plusieurs de ces articles portent les signatures d'hommes d'Etat éminents, comme le premier ministre, M. Herriot, M. Camille Chautemps, ministre de l'Intérieur, M. Gabriel Hanotaux, l'homme d'Etat et l'Académicien bien connu, de journalistes les plus réputés, comme MM. Paul Delombre, Etienne Grosclaude, Pierre Véber, François Veuillot, Maurice Prax, Jules Corréard, Paul Gauthier, Guénard-Hodent, Georges Reynold, et autres, enfin, de sénateurs et de députés très en vue, comme MM. Gaston Menier, Raphaël-Georges Lévy, Edouard Néron, Jacques Contant, Paul Audibert, Jéhanne d'Orliac, Remy, Anselin, Albert Sauzèle, Louis Nandelin, Geo. Gérald, Maurice Ajam, et beaucoup d'autres.

Vous voudrez bien me permettre, honorables messieurs, de vous citer quelques passages de ces articles touchant les résultats obtenus, non seulement dans le domaine des affaires ou même de la propagande générale, mais dans la sphère plus élevée des relations internationales. Le premier a pour auteur un

ancien ministre, journaliste et économiste de réputation mondiale, M. Paul Delombre:

L'esprit canadien, loyal envers la Grande-Bretagne non moins que fidèle à la France, et l'influence canadienne peuvent beaucoup pour prévenir ou dissiper des malentendus funestes. Que les échanges commerciaux entre le Canada et la France progressent comme on est en droit de l'espérer après le double effort de la mission canadienne, le rayonnement qui en résultera n'aura pas seulement d'heureux résultats économiques. On verra se produire d'utiles pénétrations intellectuelles, on obtiendra des compréhensions nouvelles plus intimes. Entre l'Angleterre et la France, le Canada, avec sa population si admirablement grandissante, apparaît de plus en plus comme un merveilleux trait d'union. C'est ce qu'aura aidé encore à comprendre la mission canadienne, et c'est ce dont, pour notre part, nous avons tenu à la remercier. (*Le Temps*).

De son côté, le préfet de la Seine, M. Juillard, après avoir souhaité la bienvenue à la mission canadinene à Paris, terminait ainsi sa remarquable allocution:

Puisse la bonne semence, qui a été répandue avec tant de soin, germer en moisson d'avenir! Puisse cette exposition commerciale par son aspect extérieur, en réalité toute pénétrée des sentiments les plus utiles à la civilisation toute entière, donner un aliment de plus à des sympathies instinctives qui se cherchent et qui se fortifient chaque jour.

Voici la conclusion de l'émouvant discours prononcé par M. Herriot, lors de la réception offerte à la mission canadienne à Lyon:

Vous êtes venus en France; vous travaillez au développement économique et matériel de votre pays, placé dans le voisinage d'un grand peuple qui, par une puissance d'aimantation formidable, attire à lui toutes les jeunes forces. Vous êtes un pays qui, avec trop peu d'habitants, est obligé d'administrer et de mettre en valeur une terre immense, dotée de tous les bienfaits de la nature et de tous les dons de l'activité humaine, et nous voyons là la place immense que vous allez prendre de plus en plus dans la composition de ce grand empire britannique qui cherche son équilibre; au lendemain de la guerre, nous voyons l'importance que va prendre le Canada dans cette grande discussion qui s'ouvrira à l'automne et qui sera, j'en suis convaincu, un des événements les plus importants du temps présent. Mais votre rôle, il est plus grand encore au lendemain de la guerre; au nom des sacrifices si noblement et si courageusement consentis, vous êtes faits, aux heures tragiques comme celles-ci, pour rappeler aux deux nations dont vous êtes les amis leur devoir, pour appeler la Grande-Bretagne et la France à marcher la main dans la main. C'est là votre mission, à laquelle vous donnez à la fois votre intelligence et votre cœur. Et voilà pourquoi votre nation, en apparence si petite et cependant si grande, nous apparaît comme devant jouer un rôle considérable dans les temps qui vont s'ouvrir et voilà pourquoi la France maternelle, celle qui n'oublie aucun de ses enfants, celle qui réserve une part de sa tendresse à ceux qui sont venus des pays lointains pour la défendre et qui se sont rapprochés de son cœur pour le couvrir contre le poignard des assassins, voilà pourquoi la France de la paix vous salue de toute son âme et du meilleur de son cœur.

Ces éloquentes paroles me rappellent le vœu touchant que M. Rio, alors ministre de la Marine marchande, formulait à Rennes:

"Puisse le large océan ne pas être le grand vide qui sépare, mais la grande route qui unit."

L'hon. M. BEAUBIEN.

Je termine. Partout en France, vos délégués furent instamment priés de témoigner, à leur retour au pays, de ce qu'ils ont vu et entendu. Durant trois mois, ils ont parcouru la France en tous sens et pris contact avec toutes les classes de sa population. Ainsi que le proclamait Monseigneur Landrieux, avec une éloquence empoignante, de la chaire de sa cathédrale:

"Qui pourraient à meilleur escient témoigner pour la France, sinon ceux qui pendant des mois avaient entendu tous les battements de son cœur. Ils n'avaient qu'à dire la vérité—seule elle suffirait à confondre les détracteurs de la Vieille Mère Patrie."

Je suis heureux et fier de me présenter comme le témoin de la France devant cette honorable Chambre et devant le pays tout entier.

La France a deux préoccupations pressentes: restaurer et protéger ses foyers. Pour les restaurer, il faut que le Teuton paie sa dette légitime; pour les protéger, il faut que le Teuton respecte le traité de paix. Vers ce double but, la France a tendu sa volonté indomptable, et elle ne saurait ni fléchir ni faillir—quel que soit celui de ses enfants qui parle en son nom. Relâcher son emprise serait déchaîner les furies de la guerre. Après l'honneur, l'intégrité et la sécurité de ses foyers, la France chérit la paix plus que tous les biens de ce monde. C'est vers elle que vont ses prières et ses efforts intensifiés par son angoisse passée.

Ecoutez la péroraison admirable du discours de bienvenue que nous adressait à Vichy, M. Gaston Vidal, sous-secrétaire d'Etat à l'Instruction Technique. Vous y entendrez vibrer l'âme même de la France:

Il y a quinze jours, je les ai retrouvés, ces soldats, ou plutôt ceux qui ont survécu, à l'inauguration d'un monument élevé à la mémoire de leurs morts; il y avait 200 noms; au pied un ancien "chasseur" qui répondait: "Mort pour la France", à l'appel de chaque nom; et puis, une fois, cinq fois le nom de Fraisse est revenu; nous avons senti les larmes qui lui montaient aux yeux et l'empêchaient de parler; il n'a pas pu continuer; c'était le nom de ses cinq frères. Vous direz, lorsque vous retournerez au Canada, qu'un peuple qui a souffert cela, ce peuple n'est pas militariste; il a trop souffert de la guerre; il a trop souffert dans sa chair, il a trop traîné sa malheureuse guenille humaine dans les hôpitaux; il a trop senti le bistouri s'enfoncer dans sa chair meurtrie; il a trop respiré l'odeur âcre du chloroforme pour vouloir cela! Mais vous leur direz aussi que, malgré tout, la France a trop la notion du Droit et de la Justice, pour permettre cette iniquité; et du peuple vainqueur ayant signé dans le sang le nom de ses 1,600,000 morts; traînant sur les chemins de ces campagnes, les voiles de ses veuves (qui n'ont rien des Walkyries guerrières) vous leur direz que ça, c'est la France; qu'elle est noble, belle, parce qu'elle veut être respectée dans le temps et dans l'espace; parce qu'elle veut poursuivre sa large voie, ses grandes traditions de noblesse, celle qui nous est commune, à vous, à moi, à tous ceux qui sont ici, à ceux qui vivent dans votre pays et dans le nôtre et auxquels je bois.

Les membres de votre mission ont été traités, là-bas, en enfants gâtés. A chaque arrêt, on les a chargés de souvenirs et de dons, d'objets de toutes sortes, utiles souvent, beaux toujours. Ils tiennent à reconnaître toutes ces gracieusetés et l'affectueux accueil qu'ils ont partout reçus. Quant à moi, personnellement, je désire exprimer ma gratitude profonde au gouvernement français, à la ville d'Orléans, à la ville de Mulhouse, à la Chambre de Commerce de Paris, à la Société de géographie de France pour les honneurs qu'ils ont bien voulu me décerner, et à toutes les autres municipalités françaises et belges pour toutes les bontés dont elles m'ont si généreusement comblé et que jamais je n'oublierai.

L'honorable L. O. DAVID: C'est animé des meilleurs sentiments que j'ai demandé à mon honorable collègue s'il avait répandu la bonne semence de sa parole dans tous les lieux de France visités par le train-exposition canadien, placé sous son égide. Je sais qu'il a, en de multiples occasions, déployé son art oratoire, que ses discours ont été imprimés et fortement applaudis, et qu'ils ont provoqué un concert d'éloges dans la presse française. Mon honorable collègue n'a oublié personne dans les félicitations qu'il a adressées à ses collaborateurs, qui ont contribué à l'organisation et à la réussite du train-exposition. Il a cependant omis de désigner celui qui a mis sur pied cette vaste organisation: j'ai nommé l'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien). A la lecture des journaux français, j'ai acquis la conviction que son œuvre allait être profitable au Canada et faire rejaillir sur notre pays un insigne honneur.

L'honorable J. A. McDONALD: Honorables messieurs, mes remarques seront brèves. Je vois dans le crédit qu'une somme de $10,000 est affectée au train-exposition en Belgique. Il serait peut-être à propos de parler de cette réclame, comme de l'ensemble de la question, quant à la manière dont il faut diriger le commerce canadien.

Le train-exposition en France fut un concept magnifique, et je me réjouis qu'un de nos collègues ait pris l'initiative de procurer au Canada la première réclame réelle que notre pays ait obtenue. La figure sculptée dans le beurre, d'un cheval ou d'un prince, peut plaire à quelques-uns, mais le Canada n'a pas reçu la publicité qu'il méritait. Si je suis bien renseigné, les divers ministres sont sollicités et, au petit bonheur, ils affectent un certain crédit à la réclame. Mais il n'existe pas de conception commerciale moderne quant à la nature réelle de cette réclame. Nous devrions retenir les services de la meilleure agence de publicité que l'argent puisse procurer. A l'heure actuelle, la situation est assez grave au pays pour que le Sénat s'en occupe. Les mines cessent leurs opérations, les maisons d'affaires sont en liquidation, et les citoyens sont en général tellement écrasés sous le poids des impôts qu'ils se demandent comment ils pourront survivre. Les deux Chambres parlementaires discutent beaucoup de problèmes importants. Des critiques publiques s'élèvent de toutes parts. On tente un sérieux effort afin de perfectionner notre système bancaire, et les banques ont été en butte à de très vives attaques. Et si, dans cette vaste administration du pays, le Sénat et les Communes étaient aussi vigilants, aussi appliqués et aussi bien avisés que les administrateurs des banques, le pays serait en meilleure posture. Le Canada peut se glorifier de son système bancaire, des hommes distingués qui le dirigent et de la manière admirable dont ils maintiennent les maisons de commerce, dans ces pénibles circonstances et conditions.

Je parlerai du Canada au pur point de vue commercial. Je prétends que nous devrions apporter dans le développement de notre pays la même attention et la même réflexion que nous apportons dans une affaire privée. Il est indéniable qu'aujourd'hui les fabricants, les hommes d'affaires et les travailleurs comptent sur le Sénat pour imprimer une direction. Il ressort que le seul souci du gouvernement a été de dépenser tout l'argent qu'il peut se procurer et d'emprunter, pour construire des chemins de fer ou des canaux, acheter des hôtels, ou pour faire se balader d'un littoral à l'autre des commissions royales et des commissions d'enquête de tout ordre, et faire accorder par des procureurs généraux et des ministères de la Justice de larges rétributions à des avocats de l'extérieur pour des services que ces ministères pourraient eux-mêmes accomplir. On a contracté des dépensses extravagantes de toute espèce, mais il n'y a aucun indice qu'on veuille employer des fonds pour mettre en valeur nos merveilleuses ressources naturelles.

Quand le Tout-Puissant créa le Canada, il le dota de ses quatres grandes ressources fondamentales: l'agriculture, les mines, les pêcheries et les forêts. Que faisons-nous de ces dons précieux? Le ministère du Commerce fut le dernier grand département d'Etat institué. Lorsque sir Richard Cartwright devint ministre du Commerce, en 1896, il fut entendu que la besogne de ce ministère serait légère, et le ministère ne fut établi que pour le confier à sir Richard Cartwright. Nul ne pensait alors que le Canada acquerrait de l'envergure com-

me pays d'exportation. A vrai dire, de brillants hommes d'Etat, comme sir John Macdonald et sir George Foster, s'intéressaient au commerce d'exportation...

L'honorable PRESIDENT: Je suis obligé de faire observer à l'honorable monsieur que le sujet en discussion est le train-exposition en France, et je ne crois pas que les observations de l'honorable sénateur portent sur le sujet.

L'honorable M. McDONALD: Je l'aborde à l'instant.

L'honorable PRESIDENT: Il ne me semble pas que les remarques de l'honorable monsieur s'y rapportent.

L'honorable M. McDONALD: Je suis le discours d'un honorable sénateur sur la réclame du Canada, et je ne pense pas m'écarter du Règlement.

A la vérité, sir John A. Macdonald et sir George E. Foster se sont vivement intéressés au commerce avec l'étranger, et ils ont espéré que le Canada serait un jour un vaste pays exportateur. En novembre 1890, sir John A. Macdonald écrivit même à sir George Stephen une lettre—reproduite dans son volume de correspondance—où il laissait entrevoir l'avenir. Jusqu'alors nous n'avions produit que pour le marché intérieur. Quelques hommes entreprenants, désireux d'établir des marchés à l'étranger, eurent l'idée d'envahir d'autres pays; ce fut l'origine de notre commerce d'exportation. Il y a vingt ans, si quelqu'un s'était avisé de dire que le Canada exporterait $500,000,000 de produits fabriqués, on l'aurait traité d'insensé. Et pourtant, dix-neuf années ont suffi pour nous faire atteindre ce résultat. Nul pays de l'univers n'est aussi favorablement situé que le nôtre pour ce commerce d'exportation. Le Canada est borné par deux océans, où il a des ports; il fait face à l'Europe et à l'Asie, et son seul rival possible est la République des Etats-Unis. Il est doté de deux grands réseaux ferrés nationaux, et sa marine marchande a réalisé un immense progrès. A mon sens, les exportations canadiennes sont surtout importantes à trois points de vue. C'est d'abord le meilleur moyen de faire connaître notre pays à l'univers et d'attirer vers nos rives des colons et des capitaux. En deuxième lieu—et ce deuxième motif doit être fortement souligné—la seule manière de solder les frais qu'entraînent le développement du pays et l'établissement de nos voies ferrées, canaux et havres, est de vendre aux autres nations du globe nos produits naturels et fabriqués. En troisième lieu, nos ventes doivent excéder nos achats, parce que le Canada est une nation débitrice. Nous ne pourrons acquitter l'intérêt de notre dette étrangère sans maintenir notre dollar au pair, et pour y arriver, il faut que le chiffre de nos exportations dépasse celui de nos importations. Pour ces trois motifs, le Canada doit accorder plus d'attention qu'aujourd'hui à son commerce étranger.

Nous devons examiner avec soin les moyens de développer ce commerce et d'accroître notre puissance économique, et je crois que ces moyens sont les suivants: premièrement, interdiction à l'exportation de la matière première dont nous avons le monopole virtuel, telle que l'amiante, le nickel, le bois de construction, la pâte de papier, etc.; deuxièmement, organisation de cercles dans nos centres commerciaux pour étudier les problèmes d'exportation; troisièmement, coopération entre les producteurs et les fabricants d'une catégorie de produits afin de réduire le coût de la vente à l'étranger. Ainsi, les fabricants de pianos devraient s'unir en vue de l'exportation. En Allemagne, le cartel suit ce principe. Quatrième et plus important moyen: création d'agents et de consuls dans tous les centres commerciaux de l'univers. Pour solder ces frais de représentation, il faudrait adopter le système aujourd'hui en vigueur aux Etats-Unis, au Japon, en France et en Belgique; perception d'un droit de visa sur chaque facture de $100 pour les produits exportés d'un pays étranger au Canada. Si je suis bien renseigné, il y a quelques années, M. O'Hara, du ministère du Commerce, présenta un mémoire à ce sujet à M. Meighen, qui était alors Premier ministre. Ce mémoire fut soumis au cabinet et, conséquemment, la loi des douanes fut modifiée de façon à autoriser le visa de toutes les factures étrangères par un agent commercial canadien ou par un consul britannique.

Cette loi devait entrer en vigueur vers l'époque où un nouveau gouvernement fut porté au pouvoir. A la première session du parlement King, ce règlement fut revoqué, et le projet entièrement abandonné.

Peu de gens se rendent compte de la valeur de nos exportations aux Etats-Unis. En 1913, nous leur avons vendu pour $142,000,000 de produits; en 1923, ce chiffre atteignait $416,000,000, soit près du triple. J'ai confiance que si le Canada possédait aux Etats-Unis autant d'agents ou de consuls que les Etats-Unis en ont au Canada, nous pourrions doubler ce total merveilleux. Si le Canada réussit à vendre ses produits aux Etats-Unis, marché qui est à l'heure actuelle le moins accessible de tous les marchés mondiaux, il peut certes concurrencer tous les autres pays étrangers, pourvu que le gouvernement établisse l'or-

ganisme nécessaire. Le Canada ne s'est pas encore tout à fait habitué à l'idée qu'il ne peut faire concurrence aux Etats-Unis pour les produits fabriqués. Il faut chasser à tout jamais cette idée pessimiste, si nous voulons récolter tous les fruits possibles. En d'autres termes, il faut mener une première compagne pour nous inspirer confiance en nous-mêmes, et une deuxième pour convaincre l'univers de notre foi en nous-mêmes. Nous connaîtrons alors le succès national. Mais tant que les partis politiques s'attaqueront en vue d'acquérir un avantage politique, notre perspective de réussite sera très précaire.

Voici les noms de nos représentants commerciaux à l'étranger: République Argentine, E. L. McColl; Australie, D. H. Ross; Belgique, A. Stuart Bleakney; Brésil, P. W. Cook; Indes Occidentales, H. R. Poussette et James Cormack; Chine, J. W. Ross; Danemark, B. S. Webb; France, Hercule Barré; Allemagne, L. D. Wilgress; Holland, F. H. Palmer; Indes et Ceylon, H. A. Chisholm; Italie, Mc. Clarke; Japon, E. E. Bryan; Mexique, C. Neel Wilde; Nouvelle-Zélande, C. M. Croft; Sud-Afrique, R. S. O'Meara; Terre-Neuve, A. B. Muddiman; Royaume-Uni, Harrison Watson à Londres, J. E. Ray à Manchester, J. Forsyth Smith à Liverpool, Douglas S. Cole à Bristol, Gordon B. Johnston à Glasgow; Etats-Unis, Frederic Hudd.

Imaginons que le Canada est une institution commerciale, que nous en sommes les administrateurs avec tous ces moyens à notre disposition et l'univers comme client. Nous ne nous rendons pas justice. La Chine a une population de quatre cents millions, et les Chinois commencent à manger du blé. Pendant trois années successives, ils ont tenté de le cultiver, mais ont échoué, à cause de la nielle. Au lieu d'avoir un seul représentant en Chine, nous devrions y envoyer un millier d'hommes et de femmes; des hommes versés dans la vente et la culture du blé, et des femmes pour fonder des écoles où les Chinois apprendraient à quitter le riz pour le blé. Sur tous les panneaux-réclames et toutes les affiches, à chaque croisée des chemins et dans chaque cinéma, nous devrions déployer avec le plus grand relief possible les mots "Les Chinois commencent à manger du blé". Si nous pouvions reconnaître ce que la création de l'appétit pour le blé signifierait chez une population de quatre cents millions, nous constaterions les énormes avantages qui en résulteraient pour les producteurs canadiens.

D'autre part, les Provinces maritimes, entourées des plus importantes pêcheries du monde, reculent. Et cependant, dans la Méditerrannée, nous avons un marché où nous pourrions écouler tout le poisson que nous pourrions capturer. Au lieu de se contenter d'un seul représentant sur ce marché, pourquoi le gouvernement ne délègue-t-il pas 100 ou 200 vendeurs pour y écouler nos produits maritimes. Cela vaudrait mieux que d'affecter des millions de dollars à la construction de chemins de fer, à l'achat d'hôtels et à l'institution de Commissions dans tout le pays. Un groupe nombreux de vendeurs actifs ouvrirait le riche marché méditerranéen. Les Provinces maritimes pourraient y transporter le surplus de leurs produits de pêche et se mettre sur pied au point de vue commercial et financier.

Lorsque le roi George fit sa croisière mondiale comme prince de Galles, il lança, à son retour en Angleterre, le cri "Angleterre, réveille-toi!" Il avait raison. Que le Parlement du Canada sorte donc de sa léthargie, qu'il se rende compte de la magnifique occasion qui s'offre à lui dans les marchés du globe, qu'il réalise d'harmonie entre les partis et lance le cri "Canada, réveille-toi!" Ce sentiment créerait un peuple meilleur, plus puissant et plus utile.

Le très honorable sir GEORGE-E. FOSTER: Je tiens à joindre ma voix à celle de l'honorable représentant de Mille-Iles (l'honorable M. David) qui a su, en des paroles bien inspirées, reconnaître l'importance de l'entreprise du train-exposition, que l'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien) nous a ce soir décrite avec tant d'éloquence. J'étais ministre du Commerce quand notre ami vint me soumettre son projet.

Ses auditeurs ont pu dégager de son discours une critique voilée, du fait que son projet, amorcé en 1916, fut lent à aboutir. J'avoue qu'il y eut lenteur. En 1916, la guerre battait son plein, et la confusion qui résultait des opérations militaires en France rendit impossible l'exécution du projet. Tout pesé, ce retard fut salutaire. En effet, l'occasion propice et le point de contact nécessaire dans la propagande de 1923 provinrent de ce que tous les Français connaissaient les Canadiens, savaient que les nôtres avaient combattu sur le sol de France pour la cause de la France et des Alliés, tandis que pas un sur un millier n'était renseigné sur le Canada comme pays. La guerre avait appris aux Français que les Canadiens, soldats d'élite, avaient traversé l'océan, franchi 3,000 milles, pour venir participer à une guerre dans laquelle ils n'étaient intéressés qu'au second chef, mais qu'ils avaient obéi à leur désir de servir la cause chère à la France et à ses Alliés.

Environ cinq ans plus tard, un train démarre du Havre, à toute vitesse, traverse 35 à 40 villes françaises: c'est le train canadien. Et tous les Français de s'exclamer: "Nous connaissions les Canadiens; quelle était cette fable qu'on nous racontait à leur sujet?" L'intérêt suscité par la vaillance canadienne avait été le germe de la fructueuse entreprise de 1923. Le peuple français et le peuple belge, qui avaient connu les nôtres, furent alors édifiés sur le pays qui les avait produits—pays merveilleux, dont ils n'avaient pas la moindre idée. Comparez le Canada, dont la population est si fortement disséminée et dont les ressources naturelles sont si riches, à un pays comme la France, cette miniature, cette enluminure, dirai-je, au cadre historique de plusieurs milliers d'années, où fleurissent les arts et tout ce que les siècles et le génie d'un peuple peuvent perfectionner. C'est ce contact avec les Canadiens qui a rendu possible l'œuvre de 1923.

Je n'ai rien à ajouter au tableau que le sénateur nous a peint avec un si vif coloris. Je me contenterai de m'associer aux remerciements si bien mérités qui viennent de lui être exprimés. Je l'ai suivi avec admiration, et la distinction de ses traits comme l'atticisme de son éloquence nous ont, en France, valu de précieux appoints. Je tiens à préciser que le sénateur mena, pendant deux ans, une campagne préparatoire au départ du train-exposition pour la visite des principales villes et des plus importants centres français. Je me félicite de m'être rallié à la proposition de notre collègue. Mais mon appui et l'adhésion des autres ministres auraient été vains, si le sénateur n'avait été l'instrument—rare à trouver, même au Sénat—qui a préparé le terrain et fait éclore cette magnifique moisson.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais si je puis renchérir sur les commentaires élogieux suscités par le magistral exposé que l'honorable représentant de Montarville (l'honorable M. Beaubien) nous a fait ce soir. Je ne puis cependant résister au désir de tracer la genèse de ce mouvement.

En 1916, le très honorable ministre qui dirigeait alors le ministère du Commerce décida d'envoyer en France une délégation commerciale, composée d'un certain nombre de fabricants, avec mission d'explorer le marché français et de préparer le développement de notre œuvre dans la période d'après-guerre. Il fut d'avis que cette délégation d'hommes d'affaires, dont la majorité parlait une langue qui n'était pas celle de France, devait avoir un représentant canadien officiel, qui serait le porte-parole de la délégation dans les réceptions officielles. Il fut très heureusement inspiré quand il arrêta son choix sur mon honorable ami de Montarville (l'hon. M. Beaubien). L'honorable sénateur ne rentrait pas dans la catégorie des délégués industriels, qui devaient se consacrer au côté commercial; mais il fut leur interprète, et il dut s'exprimer en sa langue maternelle, tâche dont il s'acquitta à sa plus grande louange, comme à notre plus grand profit national. A son retour, il rapportait une idée. Ayant constaté que le Canada n'était pas connu comme pays producteur, il se rendit compte que le premier pas à faire était de venir en contact avec la population française et de lui faire connaître la nature des produits que nous pouvions lui vendre. Il conçut le projet d'organiser une exposition ambulante qui parcourrait toute la France. L'idée était simple; mais, pour l'exécuter, il devait être en mesure d'offrir à la France des avantages réciproques. Après avoir acquis l'adhésion et l'appui moral de mon très honorable ami (le très hon. sir George E. Foster), il retourna en France avec un projet mûri. Lors de sa deuxième tournée, il eut des entrevues avec le Gouvernement français, avec les compagnies de chemins de fer, et avec toutes les Chambres de Commerce de France. Il surmonta toutes les difficultés, obtint l'appui de tous les chefs du gouvernement, des sociétés françaises et des hommes d'affaires français. Il revint au pays, où il s'employa alors à recruter des adhésions chez nos hommes publics, auprès de nos manufacturiers, de nos Boards of Trade, de nos Chambres de Commerce et des autres organisations commerciales canadiennes.

Je désire rendre hommage à la foi de mon honorable ami, comme à son courage et à sa ténacité. Durant cinq ou six ans, il n'a jamais défailli. Il me semble le voir en face d'échecs momentanés, mais poursuivre quand même son but.

Le train français arriva enfin au Canada, et son itinéraire le mena jusqu'au Pacifique. C'est l'honorable sénateur qui veilla à sa réception et à son organisation, comme ce fut lui qui décida qu'un train-exposition canadien devait aller en France. De formidables obstacles se présentèrent, mais rien ne lui fit lâcher pied. Et quand le train-exposition partit pour sa destination, le Havre, tout le monde officiel de France, depuis le président de la République jusqu'au maire de chaque ville, s'intéressa à l'entreprise. L'organisateur du mouvement s'était rallié le précieux concours de M. Dal Piaz comme président de l'Exécutif qui devait régler l'itinéraire du train et veiller à sa réception dans toute la France. Je crois sincèrement qu'il faut rendre hom-

mage aux efforts que mon honorable ami a accomplis au bénéfice de notre pays.

Je ne referai pas le récit qu'il nous a si bien tracé, mais je tiens à faire ressortir un point. L'honorable représentant de Mille-Iles et le très honorable représentant d'Ottawa ont mis en relief les talents naturels que l'honorable sénateur a dépensés au service de sa cause. Il accompagna le train-exposition tout le long de son itinéraire. Lorsque le train arrivait à une ville, il y avait réception à dix heures et demie du matin, par le préfet, représentant du gouvernement dans le département; puis, à midi, par le maire à l'Hôtel de ville. Il y avait ensuite déjeuner officiel, suivi d'une autre réception à la Chambre de Commerce, dans l'après-midi, puis dîner le soir. Notre collègue devait ainsi prendre la parole le matin, le midi, l'après-midi et le soir. Trois mois durant, il maintint cette allure, sans défaillance, à la surprise de tous les journalistes qui accompagnaient le train.

J'ai lu, dans un important journal parisien, un article de la plume d'un éminent journaliste, qui mettait en vedette "M. Beaubien, l'orateur". L'écrivain ajoutait qu'il ne pouvait, parmi les hommes d'Etat français, rencontrer un exemple de talents aussi variés. Il l'avait suivi pendant huit ou dix jours, et constaté que notre collègue devait, quatre ou cinq fois par jour, répondre à des discours fort élaborés, polis et repolis. L'honorable sénateur devait constamment improviser, ce qu'il fit toujours si heureusement que ce journaliste lui a décerné l'éloge que pas un seul homme public de France n'aurait pu supporter cette épreuve. C'était rendre grand hommage au Canada, et très grand hommage au Canada français. La population des provinces anglaises du Canada et la population des Etats-Unis se sont souvent demandé si le français parlé sur les rives du Saint-Laurent était aussi pur que le parler de France. Les discours que mon honorable ami a prononcés pendant trois mois ont fait exprimer l'opinion unanime que le français parlé sur les rives du Saint-Laurent est aussi pur que le parler de France. Un sénateur français m'a affirmé qu'aucun représentant du Sénat français ou de la Chambre des députés française, si ce n'est un ministre, ne pourrait jouir de la popularité de mon honorable ami en France. Règle générale, les représentants des Chambres françaises ne sortent pas de leur circonscriptions électorales, et ce sénateur français m'a appris qu'aucun membre du Sénat ou de la Chambre des députés n'avait l'occasion de visiter en mission officielle tous les départements de France et de prononcer des discours dans toutes les principales villes, à l'instar de notre collègue.

Quel a été le résultat de la mission de mon honorable ami? Il a dit que nous avons obtenu une publicité gratuite dans des milliers de colonnes de journaux, en France et en Belgique Il aurait pu souligner ce point, et ajouter que toute la presse française a publié des articles de fond sur l'exposition canadienne, et que les journaux de toutes les villes visitées ont reproduit les discours prononcés et publié des articles éditoriaux sur le Canada et ses ressources. Il en a été de même en Belgique. Et lorsque le franc sera revenu à son niveau normal dans ces deux pays, je suis convaincu que nous récolterons les fruits abondants de notre œuvre. Je ne connais personne qui, sans être muni d'un mandat officiel ou sans diriger un ministère, puisse revendiquer le mérite d'avoir autant accompli pour son pays que l'honorable sénateur de Montarville durant la période de temps qu'il a consacré à cette œuvre. Dans le débat sur l'Adresse, j'ai profité de l'occasion pour remercier notre collègue de ses efforts. Au nom du gouvernement, je lui exprime à nouveau mes sincères félicitations. Et si ma voix se répercute au delà de l'Atlantique, je désire remercier encore une fois le Gouvernement français et les représentants de toutes les organisations publiques de France pour le généreux accueil qu'ils ont fait à notre train-exposition et à notre délégation.

BILL D'INTERET PRIVE

TROISIEME LECTURE

Bill Z3, intitulé: "Loi constituant en corporation la "Joliette Northern Railway Company".—(L'honorable M. Blain.)

ACTE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE DU NORD

PROJET D'AMENDEMENT

Le Sénat met à l'étude la résolution suivante que lui a transmise la Chambre des Communes:

Qu'il soit résolu par la Chambre des communes,—

Qu'il est expédient de modifier l'article quatre-vingt-onze de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, en ajoutant le paragraphe suivant en lieu et place de celui qui appert dans l'adresse du Sénat et de la Chambre des communes à Sa Majesté le Roi, adoptée par la Chambre et par le Sénat, respectivement, les 24 et 26 juin 1920.—

"2. Une mesure législative du parlement du Canada, si elle déclare devoir s'appliquer hors du territoire, aura et sera censée avoir eu cette application, si elle est, et en tant qu'elle est, une loi applicable à, ou subordonnée à la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada."

Et que le gouvernement de Sa Majesté soit respectueusement prié de préconiser la législation nécessaire à la sanction dudit amendement.—(L'honorable M. Dandurand).

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, le parlement canadien a déjà, bien que sous une forme un peu différente, discuté l'objet de cette résolution. En 1920, il a adopté, à l'unanimité, une résolution qui a servi de base à une Adresse transmise au parlement impérial. Le but était d'apporter la modification suivante à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord:

Une mesure législative du Parlement du Canada, par ailleurs *intra vires*, doit s'appliquer et être censée s'être appliquée en dehors du territoire suivant son intention, de la même manière et au même effet que si elle eût été édictée par le parlement du Royaume-Uni.

Les légistes de la Couronne, à Londres, ont étudié et critiqué cette Adresse. Je ne suis pas en mesure de préciser les critiques alors formulées; mais il est évident qu'on a jugé trop vaste la portée de l'amendement et cru qu'il dépassait notre dessein. C'est, je suppose, la comparaison avec les attributions du parlement britannique qui a effrayé certains légistes de la Couronne. Ces derniers, sans être en état d'indiquer en quel sens précis cette portée serait trop vaste, ont peut-être émis l'avis que le pouvoir sollicité empiéterait sur les droits du parlement britannique et sur ceux des autres dominions. C'est l'explication fournie par le ministre de la Justice. Cette réponse ne me satisfait pas plus qu'elle n'a satisfait le ministre. Comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas lu la correspondance, et je ne puis trouver les motifs exacts qui ont fait naître les craintes des légistes de la Couronne, à Londres. Il se peut que certains fonctionnaires de la métropole aient conservé des idées surannées et réactionnaires. Quoi qu'il en soit, nous sommes à élaborer un amendement qui a reçu leur approbation.

D'après les termes du projet d'amendement, il est manifeste que nos lois seront exécutoires en dehors de notre pays dans les matières de notre propre ressort. Le gouvernement canadien se croit revêtu de ce pouvoir, et d'autres dominions ont la même prétention. Par contre, certains arrêts rendus laissent planer un doute, et c'est pour l'écarter que ce projet est présenté.

Afin de bien montrer la nécessité qu'il y a pour nos lois de recevoir leur application en dehors du Canada, je citerai la bigamie. Les juges ont différé d'avis quant à la peine qu'il faut infliger au bigame en pays étranger, l'acte criminel ayant été commis hors de notre territoire. Notre Code criminel se borne à énoncer que peut être déclaré coupable et condamné celui qui quitte le Canada dans l'intention de contracter un mariage bigame en dehors de ce pays, au même titre que si l'acte eût été commis au Canada avant le départ du contrevenant, étant donné son dessein de violer la loi canadienne. Il est également important que nos aviateurs, pourvus de permis canadiens, soient contraints d'observer nos lois et règlements pendant qu'ils sont en dehors de notre territoire. Pareillement, en ce qui concerne nos lois et règlements douaniers, les Canadiens ne devraient pas, sans impunité, conspirer en dehors de nos frontières pour frauder le fisc. Nous ne pouvons certes suivre nos ressortissants au delà de la frontière; mais nous prétendons qu'à leur retour au pays, nous pouvons les traduire en justice, bien qu'ils aient partiellement commis l'acte criminel au delà de la frontière. De plus, pour protéger nos pêcheries, nous devons bien établir notre droit d'appréhender en dehors de nos limites territoriales ceux qui transgressent nos lois. Je pourrais citer beaucoup d'autres exemples, dont un grand nombre ont été présentés au parlement en 1920.

Je propose donc:

Résolu, que le Sénat s'associe et donne son approbation à la résolution adopté par la Chambre des communes le lundi, 30 juin 1924.

Qu'il est expédient de modifier l'article quatre-vingt-onze de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, en ajoutant le paragraphe suivant en lieu et place de celui qui appert dans l'adresse du Sénat et de Chambre des communes à Sa Majesté le Roi, adoptée par la Chambre et par le Sénat, respectivement, les 24 et 26 juin 1920:—

"2. Une mesure législative du parlement du Canada, si elle déclare devoir s'appliquer hors du territoire, aura et sera censée avoir eu cette application, si elle est, et en tant qu'elle est, une loi applicable à, ou subordonnée à la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada."

Et que le gouvernement de Sa Majesté soit respectueusement prié de préconiser la législation nécessaire à la sanction dudit amendement.

Et qu'un message soit transmis à la Chambre par un des greffiers pour l'informer que le Sénat a inséré dans l'espace en blanc dans ladite résolution les mots "le Sénat et".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, si j'avais su que mon honorable ami fournirait ces explications, j'aurais, je l'avoue, étudié le sujet plus à fond. Etant donné le statut dont nous nous targuons si fort dans l'Empire et les déclarations à l'effet que nous possédons tous les droits souverains d'un Etat, il me paraît peu ordinaire, pour le moins, de demander au Parlement impérial de nous accorder les droits très limités mentionnés dans cette résolution.

Je ne suis pas prêt à affirmer que l'exercice des droits extraterritoriaux "servant à maintenir la paix, le bon ordre et le bon gouvernement du Canada" suffirait pour qu'un Etat souverain maintienne son statut national. En outre, je suis désappointé que la revendication du Canada, de ce chef, ait donné lieu à des critiques de la part de certains légistes du gouvernement britannique.

A mon sens, s'il est nécessaire que le Canada apporte un amendement, en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, je suppose, il devrait en apporter un qui soit le plus vaste possible et l'obtenir par un moyen tout à fait différent de celui que nous prenons aujourd'hui. Le Canada ne devrait pas solliciter mais exiger tous les droits appartenant à un Etat souverain dans l'exercice de la juridiction extraterritoriale, et ces droits ne devraient être assujettis à absolument aucune restriction. Je ne suis pas disposé à admettre que les termes restreints de l'amendement proposé suffiront à nous faire atteindre le but. A mon avis, ces termes ne nous concèdent pas de plus vastes pouvoirs que les termes de l'amendement proposé en 1920.

Vu que les légistes de la couronne en Grande-Bretagne ont discuté le sujet et que l'amendement présenté en 1920 a été retiré, puis-je demander à mon honorable ami pourquoi nous devrions consentir à une restriction dans l'exercice de notre autorité extraterritoriale? Pourquoi ne pas déclarer que le Canada a droit à l'entière juridiction ou autorité qui serait conférée à un Etat souverain? La mesure proposée subordonne le Canada à l'autorité impériale, comme elle l'expose à toute sorte de critiques de la part des légistes de la couronne en Grande-Bretagne.

L'honorable M. CASGRAIN: Qu'espérez-vous?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ose humblement suggérer que nous devrions demander les plus vastes pouvoirs possibles que puisse exiger un Etat souverain.

L'honorable M. DANDURAND: J'abonde dans le sens du ministre de la Justice quand il affirme qu'il ne peut comprendre l'objection faite à la mesure législative du Parlement canadien en 1920. La résolution énonce:

> Une mesure législative du Parlement du Canada, par ailleurs *intra vires*, doit s'appliquer et être censée s'être appliquée en dehors du territoire suivant son intention, de la manière et au même effet que si elle eût été édictée par le Parlement du Royaume-Uni.

Il me paraît tout à fait évident que les droits extraterritoriaux revendiqués par cette résolution ne peuvent s'appliquer qu'aux lois manifestement du ressort du Canada.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il est également évident qu'aucun Etat ne peut exercer de juridiction extraterritoriale, si ce n'est celle que reconnaît le droit international. Pourquoi nous soumettre à une restriction comme celle mentionnée dans la résolution? Le Parlement britannique ne peut nous octroyer de plus vastes droits que ceux qu'un Etat serait susceptible d'exercer en raison de ses droits souverains. Je ne puis donc comprendre la restriction que comportent les termes de la résolution.

L'honorable M. CASGRAIN: Honorables messieurs, on a fréquemment soulevé cette question. Nous sommes encore une colonie; inutile de le nier; et comme colonie nous devons nous confiner aux limites de nos frontières. Je suis satisfait, et j'ignore si les autres le sont. Toutefois, lorsque fut adopté l'Acte confédératif, il fut entendu, par exemple, que "le Canada pourrait avoir une armée, mais ne devant être utilisée que dans les limites du Canada, et non au delà des frontières". Notre armée ne devait cependant pas franchir la frontière et impliquer l'Angleterre et l'Empire dans une guerre avec les Etats-Unis.

La situation n'a pas changé. Du moment que notre juridiction s'étend en dehors du Canada, nous entrons dans le domaine international, et je suis d'avis que, dans ce domaine, nous dépendons encore et indubitablement du Parlement britannique. Nous pouvons penser que certains changements se sont produits. Un père peut accorder une grande liberté à son fils, et celui-ci peut commencer à se croire le propriétaire du bien-fonds. Le père possède cependant le titre de propriété, et il peut en disposer à son gré par testament. Dès que nous tentons d'exercer quelque autorité au delà de notre frontière, nous pénétrons dans le domaine des affaires internationales, et dans ce domaine c'est le gouvernement britannique qui agit pour nous par l'entremise de ses ambassadeurs. Si certains honorables sénateurs visent à l'indépendance, nous passons à un autre problème. S'ils veulent faire décider que nous devons sans réserve négocier nos propres affaires, sans égard à la mère patrie, ou décider si c'est ou non le désir du pays, la question est controversable; mais je ne crois pas que nous en soyons rendus à ce point. Nous faisons encore partie de l'Empire, et tant qu'il en sera ainsi, nous devrons suivre le sillon qui nous est tracé à titre de colonie. Impossible d'éluder cette obligation. Je ne sache pas qu'un changement soit survenu à ce sujet, et je déclare aujourd'hui ce que j'ai toujours déclaré depuis le jour où notre ancien chef, sir Wilfrid Laurier, a proclamé par tout le pays que le Canada était une nation. De quelle manière un pays devient-il une nation? Tout d'abord, le mot "nation" est une expression inexacte. Ce n'est pas le sens que sir Wilfrid Laurier avait dans l'esprit: il voulait dire un Etat indépendant ou souverain. Il n'existe que deux

manières de devenir un Etat souverain: par la scission au moyen d'une entente mutuelle, ou par la révolution et la guerre. Nous avons eu des exemples. Sur les quatorze colonies de l'Amérique du Nord, treize se sont révoltées. La seule qui ne se soit pas rebellée contre la mère patrie est mon pays d'origine, qui est resté fidèle. Mais je m'écarte du sujet.

A l'heure actuelle, si nous désirons obtenir des droits extraterritoriaux, nous devons nous adresser au Parlement impérial, et si ce dernier daigne accéder à notre demande et nous les accorder, parfait. Toutefois, je ne crois pas que nous puissions les exercer sans son approbation. Et la meilleure preuve en est la résolution dont nous sommes aujourd'hui saisis. N'est-ce pas une réfutation catégorique de toutes les allégations formulées au cours des quelques dernières années que le Canada est une nation? N'est-ce pas la meilleure réponse à toutes les déclarations faites en cette Chambre depuis les vingt dernières années?

Par exemple, deux citoyens canadiens franchissent la frontière internationale, se livrent à une orgie, se prennent de querelle, et l'un tue l'autre. A son retour au Canada, le meurtrier pourrait dire: "Vous ne pouvez me traduire devant les tribunaux, car j'ai traversé la frontière pour assassiner mon compagnon." Nous demandons aujourd'hui que les crimes de cette nature tombent sous notre ressort. Je suis tout à fait disposé à appuyer la résolution, car c'est le seul moyen d'obtenir le pouvoir que nous voulons. Tant que nous serons une colonie, nous devons demander un semblable pouvoir à ceux qui peuvent nous l'octroyer.

L'honorable W. B. ROSS: Je partage plutôt les vues de l'honorable sénateur au sujet du statut du Canada, quant à savoir si nous sommes une nation. Je n'ai jamais pu comprendre que le Canada fût une nation, à moins que ce terme n'ait plusieurs sens. Notre pays a toujours manqué, et à moins de mesure radicale, il manquera forcément du pouvoir fondamental qui constitue une nation: le pouvoir de ne faire appel à aucun autre pays...

L'honorable M. CASGRAIN: C'est le fait d'un Etat souverain.

L'honorable M. ROSS: ...ou, pour être plus précis, un pays dont le gouvernement n'est responsable envers aucun autre.

L'honorable M. CASGRAIN: Un Etat.

L'hon. M. CASGRAIN.

L'honorable M. ROSS: Mais tant que nous serons responsables envers le Parlement britannique, ou placés sous sa juridiction, nous serons une colonie.

Malgré cette situation, rien n'empêche, ce me semble, que nous adoptions une mesure législative afin de permettre au Canada de régler le sort de ses propres citoyens. Ainsi, un homme qui vit en Angleterre se rend dans l'un des Etats de l'Union américaine et obtient un divorce d'avec sa femme anglaise. Après un séjour d'un an aux Etats-Unis, il se remarie et retourne en Angleterre. En vertu du Code pénal anglais, son titre de citoyen britannique le rend passible de poursuite pour bigamie. Le Canada a éprouvé des difficultés à ce sujet. On a prétendu que la juridiction du Parlement n'allait pas au delà de la zone de trois milles, soit le 49e parallèle, et que, passé cette zone, la loi canadienne cessait de s'appliquer. Cet état de choses est très fâcheux et, à mon avis, très anormal. Nous demandons que le Parlement impérial confère au Canada le droit d'édicter des lois qui soient exécutoires, non seulement au Canada, mais dans tout l'univers, comme les lois anglaises.

L'honorable M. CASGRAIN: Pour l'Angleterre.

L'honorable M. ROSS: Prenez l'exemple que j'ai cité. Nous devrions avoir le droit d'adopter une loi décrétant qu'un Canadien qui contracterait un deuxième mariage, sans avoir au préalable obtenu un divorce légitime, se rendrait coupable de bigamie. Nous devrions avoir le droit d'édicter que si ce bigame revient au pays, il peut être puni. Ma prétention cadre foncièrement avec celle de l'honorable chef de l'opposition, qui affirme que le Canada devrait exercer la même juridiction extraterritoriale que le Parlement impérial. Nous ne courons aucun risque d'entrer en conflit avec le Parlement impérial, car nous ne pouvons légiférer que pour nos propres ressortissants. Lorsque ceux-ci quittent le Canada pour élire domicile dans d'autres pays, ils échappent à notre juridiction. Je ne puis concevoir comment nous pourrions venir en conflit avec quelque autre dominion ou avec le gouvernement impérial.

L'amendement proposé peut avoir un certain sens, pas très précis, en tout cas, et il nécessitera beaucoup de mesures législatives. Les légistes de la couronne pourraient, me semble-t-il, élaborer un texte plus explicite que celui-ci:

Une mesure du Parlement du Canada, si elle déclare s'appliquer hors du territoire...

Pourquoi déclarer que la mesure doit s'appliquer hors de notre territoire. Pourquoi

notre loi canadienne ne recevrait-elle pas, une fois adoptée, son application, non seulement au pays, mais partout où un Canadien peut aller?

Si elle déclare devoir s'appliquer hors du territoire, aura et sera censée avoir en cette application, si elle est, et en tant qu'elle est, une loi...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il faudrait retrancher tous les mots qui suivent "applicable à, ou subordonnée à la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada" et les remplacer par "du Canada".

L'honorable M. ROSS: Oui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Existe-t-il une raison de ne pas retrancher les mots "applicable à, ou subordonnée à la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada"?

L'honorable M. ROSS: Vous auriez alors un texte précis, qui ne soulèverait aucune objection, tandis que le texte actuel en fera surgir.

L'honorable M. DANIEL: Que signifie le mot "subordonnée"?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Découlant de, ou se rattachant à.

L'honorable M. BEAUBIEN: Accessoire.

L'honorable M. BEIQUE: Je suis très enclin, je dois l'avouer, à partager l'avis de l'honorable leader de l'opposition (l'honorable sir James Lougheed) et de l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross). Je crains cependant que la terminologie de la résolution ne nous fasse manquer le but. Il se peut, en effet, qu'un acte commis par un Canadien, en dehors du pays, ne soit pas considéré comme nuisant à la paix du Canada, et que le coupable soit indemne.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: "La paix, l'ordre et le bon gouvernement" ne constituent qu'une seule des nombreuses catégories de sujets de juridiction qui nous sont conférés.

L'honorable M. BEIQUE: Oui, et la résolution comporte cette restriction "la paix, l'ordre et le bon gouvernement", tandis que sa portée devrait être générale. Même sous cette forme restreinte, les termes employés feront manquer l'objet de l'amendement projeté.

En ce qui concerne le statut du Canada, mes vues ne cadrent pas avec celles de l'honorable représentant de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain). Il ne faut pas oublier que, sous le régime britannique, une loi qui a été pleinement en vigueur pendant des siècles peut devenir surannée, par interprétation, désuétude, ou d'autre façon. Il est indéniable qu'à l'époque de l'adoption de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, la Constitution canadienne était contenue dans son cadre, et que nous étions une colonie dans tout le sens entendu par l'adoption de cette loi. Mais depuis lors une interprétation a été donnée à cet Acte, dont l'application est devenue beaucoup plus vaste, et j'espère qu'avec le consentement du gouvernement britannique cette Constitution élargira encore son champ d'opération.

Notre collègue de De Lanaudière dit que nous devons décider si nous sommes une colonie, ou si nous avons cessé de l'être. Nous pouvons rester dans l'empire britannique et jouir des mêmes droits que la mère patrie. Nous pouvons rester soumis au même roi, mais être régis par le roi sur l'avis de ses ministres canadiens, tandis que la Grande-Bretagne est gouvernée par le roi sur l'avis des ministres britanniques. Sir Wilfrid Laurier a souvent parlé de la phalange des nations au sein de l'empire, expression magnifique et tout à fait appropriée, et nous devrions viser à être une nation, au plein sens du mot.

L'honorable M. CASGRAIN: Sans doute, mais si un conflit éclate, et que nous ne soyons pas tous d'accord, que se produira-t-il?

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission du Sénat, je présenterai quelques remarques. Mon honorable ami de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain) se complaît dans la situation d'humble, de très humble sujet colonial. Il croit qu'aucune évolution ne s'opère dans l'empire et qu'il faut strictement s'en tenir à la Constitution de 1867, surtout dans les particularités qui semblent maintenir son âme dans un bienheureux état de sujétion. Il n'a pas observé qu'aux assemblées officielles les représentants du gouvernement britannique ont consenti à accorder aux dominions d'outre-mer un certain statut que les autorités impériales ont reconnu.

L'honorable M. CASGRAIN: Non par écrit.

L'honorable M. DANDURAND: Par écrit. A Paris, lors du Traité de Paix, elles ont reconnu que les dominions pouvaient agir comme des entités distinctes, et indépendamment pour leur propre compte. Le texte du Pacte de la Société des Nations a reconnu ce statut. Les dominions ont leurs représentants dans la Société, et quand ils votent sur une question ils peuvent se prononcer à l'encontre d'autres dominions, ou de la mère patrie. Cela indique que, dans la sphère internationale et dans ce très important groupe de la Société des Nations, laquelle, nous l'espérons

tous, jouera graduellement un rôle de premier plan pour régler les différends internationaux dans l'univers, le Canada possède un statut international.

A la dernière Conférence impériale a été présentée une résolution énonçant qu'un membre de l'Empire a la faculté d'entamer des négociations pour conclure un traité avec un pays étranger. Il n'existe qu'une restriction. Au début ou au cours des négociations, s'il appert qu'un autre membre de l'Empire britannique soit également intéressé, ce membre doit être notifié, disposition tout à fait naturelle et équitable.

Mon honorable ami demande: "En quoi l'Acte de l'Amérique britannique du Nord a-t-il été modifié?" Eh bien, l'honorable sir Robert Borden prétend que tous les pouvoirs qui paraissent aujourd'hui appartenir uax dominions d'outre-mer se trouvent dans leur Grande Charte constitutive; que l'existence conférée aux dominions est l'existence représentée par le Parlement britannique, et que le Parlement britannique, par sa création, a départi à ces dominions les droits contenus dans la Constitution non écrite de l'Empire britannique. Je ferai donc, dès le début, observer à mon honorable ami que, suivant les prétentions de plusieurs, nous ne faisons qu'affirmer les droits incorporés dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

Mais j'irai plus loin, et je dirai que le Parlement britannique a reconnu que les pouvoirs contenus dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, et dans d'autres actes semblables, peuvent être exercés et, par évolution—surtout par usage—peuvent être élargis jusqu'à ceux que le père des Parlements possède intégralement. Je signalerai à mon honorable ami la reconnaissance du principe contenu dans la loi qui a créé l'Etat libre d'Irlande. Cette loi décrète que l'Etat libre d'Irlande possède tous les pouvoirs inhérents au Dominion du Canada, en vertu de sa Charte de 1867, telle qu'interprétée par l'usage et les précédents. Ainsi, par la loi de l'Etat libre d'Irlande, modelée sur l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et décrétant que les pouvoirs de cet Etat sont aussi vastes que ceux possédés et exercés par le Canada, le Parlement britannique reconnaît que ce n'est pas uniquement dans le texte de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord que résident les pouvoirs des dominions d'outre-mer, et plus particulièrement ceux du Canada. Les pouvoirs de l'Etat libre d'Irlande se trouvent, je le répète, dans la Constitution canadienne, telle qu'interprétée et développée par la tradition. Je ne me rappelle pas les termes exacts, mais ils corroborent les paroles de sir Robert Borden et sont une preuve que tous les pouvoirs du Parlement britannique sont virtuellement contenus *in esse* dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

Je ne demanderai pas au Sénat d'adopter en ce moment cette proposition de résolution. Mon honorable ami, le chef de l'opposition (l'honorable sir James Lougheed), qui était ministre quand la résolution a été adoptée, a le droit de peser les remarques des légistes de la Couronne en Angleterre. J'ai l'intention de proposer l'ajournement de ce débat pour que nous puissions tous deux examiner la correspondance. Nous serons alors à même de déclarer si nous adhérons encore à la résolution de 1920. Je propose donc l'ajournement du débat.

(La motion est adoptée, et le débat est ajourné à demain.)

BILL DES COMPAGNIES

ETUDE DES AMENDEMENTS REMISE

A l'appel de l'Ordre du jour:

Etude des amendements apportés par le comité permanent des banques et du commerce au bill 118, intitulé: "Loi modifiant la Loi des compagnies".—L'hon. M. Willoughby.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je désirerais que l'étude de ces amendements soit différée. En effet, certains amendements relatifs à la loi au sujet des actions minières ont été signalés à l'attention de quelques juristes, surtout de Toronto, et l'on a fait observer que l'application de ces dispositions législatives entraîne inutilement de fortes dépenses. Je suis en communication avec certaines personnes qui m'ont signalé le fait. Je demande donc que nous différions la délibération. Il est possible que ces personnes comparaissent devant le comité, auquel le bill sera peut-être encore une fois renvoyé.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, et s'il est échangé une correspondance, nous pourrions faire comparaître le sous-ministre qui a rédigé ces amendements.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le sous-ministre a été mis au courant, mais l'an dernier, quand le bill a été présenté au Sénat, il a été apporté un amendement dont le texte différait de celui de M. Mulvey, qui déposait le bill au nom du gouvernement. C'est sur l'avis du Sénat que l'amendement a été inséré dans le projet de loi, et tout naturellement M. Mulvey a hésité à exprimer son avis ou à recommander la disjonction de l'amendement.

L'honorable M. DANDURAND: C'est l'acte du Sénat.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. M. Mulvey ne s'oppose pas à l'amendement, mais ce n'est pas le sien. Quoi qu'il en soit, il serait peut-être préférable de le renvoyer au comité, sans pour cela nuire à l'adoption du bill cette session.

L'honorable M. DANDURAND: Différons cette étude à demain, alors que nous pourrons arriver à la conclusion de le renvoyer au comité.

L'étude de l'amendement est réservée.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mercredi, 9 juillet 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL DE DIVORCE

L'honorable H. POPE dépose le bill U6, intitulé: Loi pour faire droit à Florence Ethel Armstrong.

LE BILL DE L'EMBRANCHEMENT KAMLOOPS-KELOWNA

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill 33 intitulé: loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada, division Kamloops-Kelowna, province de la Colombie-Anglaise, tel que modifié.

Il dit: Honorables messieurs, voici l'un des deux derniers bills concernant la construction d'embranchemnts qui ont été devant le Sénat et le comité des chemins de fer pendant les six dernières semaines. Ce bill a reçu plus de considération que toute autre loi présentée au comité des chemins de fer. Je sais très bien qu'il y a une règle ou plutôt une tradition qui nous empêche de faire allusion à ce qui s'est passé au comité, mais comme le travail que devait faire le comité plénier a été fait par le comité des chemins de fer il est juste qu'on fasse mention de ce qui s'y est passé.

J'ai dit que cette loi avait été examinée aussi attentivement que les 26 autres de même nature, sinon plus attentivement. Lorsque la majorité de ces lois furent rapportées à cette Chambre, mon honorable ami qui dirige l'opposition a donné avis qu'il présenterait un amendement à tous les bills en ajoutant la clause suivante:

Pourvu que les sommes à garantir soient incluses tout d'abord dans les crédits budgétaires, et votées par le parlement à cet effet.

D'après la déclaration qu'il a faite en présentant cet amendement, celui-ci devait s'appliquer à toutes les lois des embranchements. Je me suis opposé pour plusieurs raisons à cet amendement. J'ai demandé que, dans tous les cas, on fasse une distinction entre le programme de construction pour un an et le programme pour trois ans. Mon honorable ami a accepté cette manière de voir apparemment, car à la réunion suivante du Sénat, il a laissé passer douze bills autorisant des dépenses couvrant une période d'un peu plus qu'un an, bien que quelques-uns tombent sous le programme de construction de deux ans.

Lorsque les autres bills sont arrivés devant cette Chambre, le 3 juillet, l'honorable monsieur a abandonné son avis d'amendement et il a laissé passer quatre bills qui autorisent des travaux répartis sur une période de trois ans, les bills de Rosedale, de Hanna-Warden, de Loverna, et de Dunblane-Mawer. Quelques-uns de ces bills autorisaient du travail pour une période d'une année, et d'autres pour une période de trois années. Ces bills furent adoptés et ils ont maintenant pris le chemin de l'autre Chambre sans que mon honorable ami ait présenté l'amendement dont il avait donné avis.

Mon honorable ami a apparemment changé de tactique, car il a demandé le renvoi du bill Turtleford-Hafford, du bill Lloydminster, et du bill Radville-Bengough. Je ne me plaindrais pas de cette procédure si l'on avait discuté devant cette Chambre tous les mérites des bills ainsi arrêtés. Mon honorable ami, en demandant la remise à l'an prochain du bill Turtleford-Hafford a déclaré que le programme de construction d'embranchements était déjà chargé, que quelques-uns des bills autorisaient de grosses dépenses et pouvaient être remis à plus tard. Je ne me suis pas particulièrement opposé à cete manière de voir les choses, mais j'ai prétendu qu'il fallait donner à notre pays ce dont il avait besoin. Lorsque les autres bills nous furent présentés, mon honorable ami avait changé d'humeur. Il n'a pas seulement suggéré de remettre ces dépenses et ces embranchements à l'an prochain, mais il a soutenu que ces bills indiquent une grande extravagance de la part de l'administration du Canadien-National et un oubli parfait de l'intérêt du public. Il a même accusé le Canadien-National de se lancer dans une extravagante orgie de dépenses en nous

présentant ces bills. J'ai protesté avec véhémence contre ce langage la seconde fois que je me suis levé; et je prétends encore que cette raison particulière donnée par mon honorable ami et par quelques-uns de ses collègues qui l'ont suivi était injuste pour les directeurs du Canadien-National. Mon honorable ami a fait la déclaration suivante dans le cours de son discours, et c'est contre elle que j'ai protesté.

Si le ministère savait faire face à son devoir du moment; s'il comprenait sa responsabilité actuelle; s'il était le moindrement disposé à dégrever le contribuable obéré, à mettre le holà à cette orgie de dépense chez les directions de nos chemins de fer, je dirais au gouvernement: "Nous avons confiance en vous; nous vous laissons entière discrétion en ce qui concerne l'agrandissement de nos voies ferrées qu'exigent les besoins du pays. "Mais le gouvernement ne cherche aucunement à modérer la prodigalité de cette administration. A la dernière session, le gouvernement saisit le parlement d'un bill autorisant le débours de presque autant qu'aujourd'hui pour la construction de 26 ou 27 lignes d'embranchement, sans fournir de renseignements, sans indiquer les raisons qui légitimaient la construction des différentes lignes, ce qui prouve que le projet était inconsidéré. Le ministère était prêt à laisser tout le problème aux chemins de fer nationaux et à leur confier 30 ou 40 millions de dollars, sans contrôle, sans étudier le projet à fond. Cette année le gouvernement a saisi la Chambre de 26 bills. Est-ce que le ministère a tenté, à la Chambre des communes, de réduire ces dépenses? Pas le moins du monde. Les divers bills nous sont arrivés au Sénat, tels qu'ils avaient été présentés à la Chambre des communes.

Maintenant, je prétends que cette critique était injuste et inutile.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne veux pas interrompre mon honorable ami dans son travail qui l'amuse beaucoup de passer en revue les attitudes que j'ai prises de mêmes que celles que la Chambre a prises. Je n'aime pas à interrompre mon honorable ami lorsqu'il prépare une de ses envolées oratoires. Mais puis-je demander à mon honorable ami sur quelle règle de procédure il s'appuie pour passer en revue ce qui a été déjà fait? Il est évident qu'à ce stage des procédures on ne peut passer en revue ce que la Chambre a fait. Je dois dire à mon honorable ami que j'ai éprouvé beaucoup de plaisir à l'entendre lire les remarques que j'ai faites dans la circonstance dont il parle, et qu'elles m'ont semblé plus justes encore qu'auparavant.

L'honorable M. DANDURAND: Je suis heureux d'apprendre que je n'ai pas blessé les bons sentiments de mon honorable ami. Si j'avais eu l'intention de m'arrêter là, l'objection de mon honorable ami aurait été juste, mais mes remarques me conduisaient à une motion pour la troisième lecture de ce bill auquel elles s'appliquent aussi bien qu'à chacun des autres, parce que le bill de Kamloops nous a été soumis à la dernière session. Je veux le remettre dans son propre milieu, et pour m'adresser à l'esprit de justice de mon honorable ami, je veux lui rappeler qu'en 1920 il siégeait à ma place et remplissait, à la satisfaction de tout le monde, les fonctions que je remplis aujourd'hui. J'espère seulement pouvoir suivre ses traces.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est ce que vous faites très bien.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Où cela nous mène-t-il?

L'honorable M. DANDURAND: En 1920, j'ai entendu mon honorable ami demander au Sénat de voter de grosses sommes d'argent pour les besoins et le développement du Canadien-National. Nous aurions pu savoir quelles dépenses le Canadien-National voulait faire s'il y avait eu une enquête. Dans l'autre Chambre ou dans celle-ci, nous aurions pu poser des questions pour savoir de quelle manière le Canadien-National se proposait de dépenser ces $50,000,000 ou $75,000,000. Est-ce qu'on a posé la question? Est-ce qu'on a donné l'explication? Je ne sais pas. Mais de quelle manière a-t-on dépensé cet argent en 1920-21? Après que cet argent eût été voté en bloc, l'administration du Canadien-National a adopté une résolution incorporant un certain programme de dépenses pour des embranchements par tout le pays. On envoya cette résolution au ministre des Chemins de fer; le ministre des Chemins de fer approuva ce programme, le présenta au conseil des ministres et un sous-comité du conseil ratifia l'approbation du ministre des Chemins de fer, et le Canadien-National exécuta alors son programme. En exécutant ce programme dans les conditions que j'ai mentionnées, il dépensa plus de $5,000,000 dans le district de Kamloops-Okanagan. La somme fut dépensée sans examens, sans contrôle, sans critique, et le Parlement canadien, j'en suis certain, ne fut jamais mis au courant de cette entreprise dans laquelle on s'était embarqué.

Voilà la procédure que l'on suivait en 1920-21. Dans cette Chambre siègent aujourd'hui quelques-uns des ministres qui ont ratifié ce programme de dépenses, programme suggéré par le Canadien-National. Le Parlement n'a pas revisé ce programme; nous n'avons pas eu l'occasion, ni en comité plénier ni au comité des chemins de fer, de mettre nos lunettes pour étudier l'opportunité ou la nécessité de cette dépense. Et mon honorable ami a l'audace de protester contre la manière trop extravagante dont l'administration actuelle conduit cette affaire. Et qu'est-ce que nous nous proposons de faire? De terminer seulement le

programme de 1920-21 qui fut accepté par l'administration dont mon honorable ami faisait partie.

C'est injuste, et l'on voit bien le contraste qui existe entre la procédure suivie en 1921 et celle qu'on suit aujourd'hui. Comment s'établit cette comparaison? En 1920, nous eûmes le vote d'une somme globale qui devait être dépensée par l'administration des chemins de fer sous le contrôle du Gouverneur en conseil; aujourd'hui vingt-six bills sont présentés montrant l'étendue du travail fait, le temps qu'on mettra à exécuter le programme, et les raisons du bill. On a présenté ces bills aux deux Chambres, et ils ont été devant le comité des chemins de fer du Sénat pendant un mois ou six semaines. Là, sont venus les directeurs du Canadien-National; là, nous avons entendu des témoignages; et, usant de notre pouvoir souverain. nous avons résolu de ne rapporter que les bills dont on avait démontré la nécessité. Les honorables messieurs doivent se rappeler que la situation diffère grandement aujourd'hui de ce qu'elle était en 1920-21. Ils doivent se rappeler, lorsqu'ils étudient le bill actuel, que la somme de $5,000,000 ou de $5,500,000 a déjà été dépensée. Nous ne sommes pas libres; nous ne sommes pas aussi libres qu'en 1920-21, de décider si oui ou non nous devons construire un embranchement de Kamloops à Armstrong, et de Kelowna à Kimberley. Nous sommes confrontés avec la décision que l'administration a prise en 1920-21. Cela ne veut pas dire, honorables messieurs, que nous devons aujourd'hui gaspiller du bon argent pour continuer le gaspillage précédent; mais nous devrions réfléchir avant de décider si nous avons gaspillé $5,500,000 en 1920-21. Je me demande si l'on trouvera une majorité dans cette Chambre qui déclarera que la politique de 1920-21 était une orgie d'extravagance. J'ai rappelé à mon honorable ami les remarques qu'il a faites, et je lui demande si elles ne s'appliquent pas aux dépenses de 1920-21? Je ne condamnerai pas cette politique, parce que j'ai trouvé qu'en plusieurs occasions elle avait été la bonne. Lorsque je suis entré au comité des chemins de fer j'avais des préjugés contre elle, mais à mesure que le comité étudiait chaque embranchement, je trouvais graduellement les raisons de le construire, et une grosse majorité, et, dans certains cas, le comité à l'unanimité, a favorisé le parachèvement de ce travail.

Puisque le cabinet de 1920 qui jouissait de la présence de mon honorable ami et de plusieurs de ceux qui l'entourent a décidé, après mûre considération, de construire ces embranchements, d'en entreprendre le terrassement, je me demande pourquoi mon honorable ami, après que nous avons eu la chance d'entendre les directeurs et les ingénieurs qui ont conseillé la construction de ces embranchements, —opportunité qu'ils n'ont pas eu en 1920,— après que nous avons trouvé que la construction de ces embranchemens était justifiée aujourd'hui comme elle l'était hier, change subitement son fusil d'épaule et attaque la réputation de ces messieurs en disant qu'ils ne font montre que d'indifférence pour le bien public? Ne partagent-ils pas cette responsabilité avec ceux qui ont accepté leur programme en 1920-21, et ont commencé à l'exécuter? Dans le district de Okanagan, nous voyons que l'administration de mon honorable ami et la présente administration ont dépensé $5,500,000.

Lorsque ce bill d'embranchement a été discuté au comité des chemins de fer, nous nous sommes demandés s'il y avait assez de trafic pour deux chemins de fer dans cette partie de la Colombie-Anglaise; et, naturellement, comme la somme de $5,500,000 avait déjà été dépensée, nous nous crûmes liés jusqu'à un certain point, et après avoir considéré les besoins du service dans cette région, nous en sommes venus à la conclusion qu'il serait peut-être avantageux pour le Canada de relier les deux chemins de fer. Le Canadien-National maintenait son offre, et M. Beatty demandait deux ou trois mois pour permettre aux ingénieurs de sa compagnie d'étudier la situation et de prendre une décision. Lorsque les représentants du Canadien-Pacifique et du Canadien-National me donnèrent leur réponse, j'eus à décider ce qu'il fallait faire ensuite. Je confesse que je me sentis tout de suite incliné à donner au Canadien-National le pouvoir de construire afin qu'il soit capable de rencontrer plus tard le Canadien-Pacifique sur un pied d'égalité. J'ai vu que si nous ne donnions pas ce pouvoir au Canadien-National, il se rendrait à la conférence dans un état d'infériorité. Voilà quelle était mon idée lorsque je suis entré au comité, et je dois dire que les déclarations de l'un des ingénieurs du Canadien-National qui connaît parfaitement le territoire, ont renforcé mon idée. Il a pris sur lui de dire que si les compagnies ne pouvaient en arriver à des arrangements satisfaisants, il pouvait, pour sa part, assurer le comité et le parlement qu'en peu de temps le Canadien-National, avec son nouvel embranchement, pourrait sauver les $5,000,000 déjà dépensées, et faire assez d'argent pour payer l'intérêt sur les obligations des dépenses déjà faites, aussi bien que sur les nouvelles obligations. Des témoins nous ont dit qu'il y aurait du trafic sur la voie supérieure allant de Kamloops à Armstrong. Tout ce qui s'est produit à cette

réunion du comité, qui était la quatrième ou la cinquième consacrée à l'étude de ce bill, a renforcé ma conviction que nous devrions laisser le Canadien-National libre de régler cette question avec son grand rival, le Canadien-Pacifique.

Je ne saurais aviser le Canadien-National sur ce qu'il est préférable de faire au sujet du district Okanagan, et lui dire, s'il doit s'en retirer ou non. La preuve qu'on a faite en faveur de cet embranchement et de son parachèvement ne m'a pas entièrement convaincu, mais elle m'a suggéré qu'il serait peut-être plus avantageux pour le Canadien-National de rester dans le district. Mais, aujourd'hui, je n'ai pas à exprimer mon opinion à ce sujet; je dois présenter le bill pour la troisième lecture seulement, persuadé qu'il est dans le meilleur intérêt du Canadien-National d'avoir la permission de construire.

Les trois bills qu'on a rejetés, le bill Turtleford, Lloydminster, et Radville, ne le furent pas parce qu'ils n'étaient pas nécessaires; l'honorable leader de l'opposition a simplement demandé la remise à un an de ces travaux parce que la construction des embranchements déjà autorisés suffisait pour la première année. Dans ces circonstances, je ne crois pas que le Sénat puisse se vanter d'avoir sauvé au pays des millions innombrables; je ne crois pas non plus que le Sénat doive s'attendre à ce que le public lui décerne de grands éloges. Nous devrions nous contenter d'accomplir notre tâche consciencieusement. J'ai lu dans les journaux des dépêches qui nous représentent comme les sauveurs du trésor public. J'ai aussi lu les dépêches de la même source publiées dans un grand nombre de journaux et annonçant que nous avions économisé au pays la somme de $12,339,000. Voilà qui n'est pas vrai. Plus que $8,000,000 de cette somme globale ne seront pas dépensées, cette année, il est vrai, mais en vertu seulement de la motion qui demande de retarder les travaux à l'an prochain. Dans cette somme, j'inclus encore la somme nécessaire à la construction de l'embranchement du Lac Saint-Jean. On a retardé cette construction à la demande du sénateur qui représente ce district. Et le rapport que le comité a fait à cette Chambre montre bien que la dépense de un million que l'on devait faire a été ajournée tout simplement à l'an prochain afin de permettre au Canadien-National d'élaborer un programme qui donnerait satisfaction à cette région. C'est ainsi que sur ces trois embranchements que j'ai mentionnés, il y a une économie de moins de $7,000,000. Et d'après l'honorable monsieur qui a demandé la suspension de ces travaux, il n'y a qu'un désir de retarder de 12 mois la construction de ces chemins de fer. Je devais au Sénat une déclaration claire sur les circonstances qui ont entouré le commencement de ces travaux en 1920-21, et sur les raisons qui ont porté le Canadien-National à nous demander de les compléter.

Revenons maintenant aux reproches que l'on a faits aux directeurs du Canadien-National, et que je crois injustes. De quelle manière peut-on mettre en doute leurs déclarations, lorsqu'il s'agit de ces trois embranchements suspendus pour un an, lorsque le Sénat lui-même a accepté leur parole dans 17 ou 18 cas différents, en adoptant des bills que nous avons renvoyés aux Communes? Nous n'avons accepté ces bills que sur le témoignage de ces mêmes fonctionnaires. Je crois que la nationalisation a peu de chances de remporter un succès si les directeurs du Canadien-National rencontrent la même injustice chaque fois qu'ils ont des mesures à soumettre au parlement.

Je crois que nous aurions dû rejeter ces bills sous le prétexte que le programme était trop étendu. Voilà l'une des raisons que mon honorable ami a données pour les retarder. Je n'admets pas cependant que les administrateurs du Canadien-National aient manqué à leur devoir. Cela voudrait dire aussi que le cabinet qui a précédé le cabinet présent a manqué à ses devoirs en permettant de commencer ces travaux. Je prends pour acquis qu'il n'y avait aucune raison d'injurier les administrateurs du chemin de fer. Ils se sont présentés à nous avec leur programme, le gouvernement a soumis au parlement ce programme en détail, et nous restions les maîtres de la situation. De plus, je crois que le meilleur temps pour leur dire ce que nous pensons de leurs erreurs est lorsqu'ils sont devant nous, subissant l'interrogatoire des membres du comité, et non après qu'ils sont sortis, lorsque nous sommes entre quatre murs, et qu'ils n'ont aucune chance de nous répondre.

Je propose donc, après ces quelques remarques, la troisième lecture de ce bill.

L'honorable M. LAIRD: Puis-je poser une question à mon honorable ami pour faire suite à ce long discours? Est-ce oui ou non le désir du gouvernement de faire adopter ce bill?

L'honorable M. DANDURAND: Je dois dire, honorables messieurs, que lorsque ces bills arrivèrent de l'autre Chambre, le Sénat avait le pouvoir d'en faire ce qu'il voudrait. Lorsque nous avons renvoyé ces bills au comité des chemins de fer, j'étais prêt, comme les autres sénateurs, à disposer de ces bills suivant leurs mérites. Je viens justement de dire ce que je pense de l'embranchement Kam-

loops-Kelowna pour lequel on a déjà dépensé $5,500,000. Même les gens qui ont réfléchi sur toute cette affaire, et qui ont apprécié la gravité de la décision à prendre, s'ils en sont venus à la conclusion qu'une seule voie ferrée doit desservir cette région, doivent reconnaître qu'il est de notre devoir de donner au Canadien-National le pouvoir de construire afin qu'il entre en conférence avec le Canadien-Pacifique sur un pied d'égalité lorsque les deux chemins étudieront la proposition que le premier a faite à celui-ci.

L'honorable M. LAIRD: Dois-je alors conclure que le gouvernement ne désire pas beaucoup faire adopter le bill?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais pas si ma connaissance de la langue anglaise est suffisante pour exprimer ma pensée correctement, mais j'ai toujours dit que le Sénat avait pleins pouvoirs pour décider du sort de ces bills.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Puis-je dire à mon honorable ami qu'il a passé une demi-heure à réprimander le Sénat parce qu'il s'est servi de ses pouvoirs en ces matières?

L'honorable M. DANDURAND: Non. J'ai dépensé la dernière demi-heure à dire que je m'opposais aux raisons données pour la remise à plus tard de ces bills, dont on ne veut pas étudier les avantages, et que l'on a tort d'attaquer les administrateurs du Canadien-National et de les accuser d'extravagance. On a répandu parmi le public l'idée que le Sénat avait empêché l'orgie d'extravagance du Canadien-National; et c'est pourquoi je proteste contre cette campagne d'injures. Le chemin de fer appartient à l'état, et je crois qu'il ne sied pas aux pères de la nationalisation en Canada d'attaquer les fonctionnaires qui ont charge d'administrer cette propriété importante. Nous savons tous que l'avenir du Canada est lié à l'administration du Canadien-National. Je crois que nous devrions être justes dans cet essai de l'administration par l'état et que nous devrions donner à ces administrateurs toute notre sympathie. Je dis ceci parce qu'on a attaqué les fonctionnaires de ce chemin de fer lorsqu'ils avaient présenté de bons arguments pour leur cause, des arguments assez bons pour que le comité des chemins de fer renvoie les bills au Sénat avec son approbation.

Je sais que mon honorable ami, l'ex-ministre du Travail (l'honorable M. Robertson) va dire: "Nous avons fait rapport de ces bills, mais nous ne nous sommes pas engagés à voter pour".

Je dois faire remarquer que le comité n'a pas fait de rapports favorables sur certains bills, lorsqu'il s'est aperçu que la preuve faite en faveur de ces bills n'était pas suffisante. Ces rapports ont arrêté les bills et les ont fait rejeter; mais on a adopté une attitude différente lorsque le comité plénier a dit: "Assez; nous sommes convaincus; approuvons le bill", et que le bill a été approuvé et que nous avons passé à l'étude d'un autre. Mon honorable ami prend avantage du fait que, de temps en temps, un membre de cette Chambre a dit: "Sur division". Tout le monde a le droit de dire cela; mais, dans tous les cas, il y a eu une grosse majorité en faveur des bills adoptés. Et si mon honorable ami de Regina (l'honorable M. Laird) conserve quelques doutes sur mon attitude au sujet de ces bill, je crois qu'il n'en aura plus car j'en propose la troisième lecture.

L'honorable M. LAIRD: Mais l'honorable monsieur n'a pas encore donné de réponse à ma question.

L'honorable M. ROSS: Honorables messieurs, j'ai quelques mots à dire sur ce bill, avant de proposer une motion. Lorsque j'ai étudié ces bills en comité, j'ai taché de suivre certains principes qui me permettraient d'être juste envers chaque embranchement et envers le pays tout entier.

Voici la ligne de conduite que je me suis tracée. Dans tous les endroits où il y a des moyens de transport par eau, ou bien un chemin de fer déjà existant, je ne considérerais pas l'opportunité d'y construire un chemin de fer avant d'avoir étudié les besoins des régions des diverses provinces qui ne jouissent d'aucune communication soit par eau, soit par chemin de fer. J'ai suivi ce principe pendant toutes les procédures. Nous avons eu en Nouvelle-Ecosse le cas de Guysborough où il y avait des communications par eau, et voilà qui a réglé la question. Nous en sommes arrivés aux embranchements des prairies, et le comité ne fut pas mis au courant de la situation exacte d'un ou de deux embranchements, particulièrement de l'embranchement de Radville, dans un district où il y a beaucoup de colons, et nous l'avons remis à l'an prochain. Peut-être que les intéressés sont la première cause de cet ajournement, ayant été incapables de s'entendre sur le tracé du chemin de fer.

Lorsque nous en sommes arrivés à l'embranchement de Kelowna, nous avons trouvé qu'il y avait déjà un chemin de fer. Alors, j'ai décidé que je ne voterais aucun argent pour construire un second chemin de fer dans la vallée de l'Okanagan tant que des districts

comme ceux de Radville, du nord de la Saskatchewan et de l'Alberta n'auraient pas leur chemin de fer. C'est pour cette raison que je ne peux voter pour l'embranchement Kamloops-Kelowna.

L'honorable leader du gouvernement a rapporté avec justesse et soin ce qui s'était passé au comité. Nous avons appris de M. Ruel que les négociations étaient amorcées entre le Canadien-Pacifique et le Canadien-National et qu'il y avait bon espoir que les compagnies en arrivent à une entente. Naturellement, le président du Canadien-Pacifique a besoin d'un délai pour étudier l'affaire. Il ne serait pas un bon homme d'affaires s'il ne demandait pas ce délai. Et lorsque le comité a cessé son travail, durant la dernière séance où l'on a considéré ce bill, M. Ruel a déclaré qu'on espérait en venir à un arrangement, et qu'il pensait que cet embranchement pourrait bien attendre une autre année.

Maintenant, je ne veux pas rejeter ce bill une fois pour toutes. Mais je crois qu'il faudrait épuiser tous les moyens pour que les deux chemins de fer en viennent à une entente satisfaisante, une entente rémunératrice pour chacun, au lieu d'avoir, dans cette vallée, deux chemins de fer qui ne feraient aucun profit. J'ai entendu, ce matin, au comité, un honorable monsieur faire une remarque très pertinente. En fin de compte, disait-il, c'est le peuple qui paie; que l'entreprise soit conduite par une compagnie privée ou par l'Etat. Si nous construisons deux chemins de fer dans la vallée de l'Okanagan, et que ces chemins de fer rapportent des profits, ces profits viendront des gens qui habitent là. Je peux parfaitement dire qu'il est préférable pour ces gens de n'avoir qu'un chemin de fer payant, la commission des chemins de fer le surveillant et le contrôlant, que d'avoir deux chemins de fer ne rapportant aucun bénéfice. Si durant les douze prochains mois, les deux compagnies ne peuvent s'entendre nous étudierons de nouveau, l'an prochain, cet embranchement et ce qu'il faut en faire.

Comme il fait chaud aujourd'hui et que les honorables messieurs ne s'attendent pas sans doute à une harangue sur la situation ferroviaire, j'arrêterai ici mes observations et je ne ferai qu'une remarque touchant ce qui s'est passé en 1920-21, et que l'honorable leader du gouvernement a raconté. Si l'on a fait quelque chose qui n'était pas bon en 1920-21, de telles fautes ne sont pas une justification pour lui de les commettre lui-même en 1924.

L'honorable M. DANDURAND: Je reconnais le bien-fondé de cet argument.

L'honorable M. ROSS: Nous avons devant nous une question pratique. Comment allons-nous résoudre ce problème particulier de transport? De quelle manière donnerons-nous des moyens de transport à des gens qui n'en ont pas, et cela en dépensant le moins possible? Nous devons nous souvenir que le pays que nous habitons n'a pas trop d'argent, et je crois que le devoir inéluctable de cette Chambre est d'éviter non seulement toutes les dépenses possibles, mais encore d'empêcher les employés du gouvernement de dépenser de l'argent, si nous savons que ces dépenses ne sont pas absolument nécessaires.

Après ces remarques, honorables messieurs, je présente la motion que j'avais l'intention de présenter lorsque je me suis levé, et qui se lit comme suit:

" Que ce bill ne soit pas lu pour la troisième fois, mais qu'il soit lu dans trois mois d'aujourd'hui ".

Et, comme je l'ai dit, je ne fais pas cette motion avec l'intention de tuer le bill, mais afin de donner aux deux chemins de fer une chance de négocier durant les prochains mois. Si les négociations échouent, nous pourrons étudier de nouveau le bill l'an prochain.

L'honorable M. GREEN: Honorables messieurs, j'ai écouté très patiemment ce qui s'est dit en cette Chambre sur ce bill en particulier. J'ai été étonné de quelques-unes des observations du dernier orateur. Il a dit aux membres de cette Chambre qu'il y avait déjà un chemin de fer dans la vallée de l'Okanagan. C'est une exposition incomplète des faits. Il y a un chemin de fer qui fournit des moyens de transport aux deux bouts de la vallée où nous voulons construire cet embranchement en particulier. Dans le centre, il y a un district très fertile qui réclame des moyens de transport. Il n'est pas mal de dire que nous ne devons pas continuer à gaspiller du bon argent, de blâmer le gouvernement pour avoir déjà dépensé $5,500,000, de répéter en Chambre ce que M. Ruel a dit; mais si l'honorable monsieur avait voulu être parfaitement juste, il aurait aussi répété la déclaration de M. McLeod. M. McLeod a dit que le Canadien-National perdait actuellement le montant des intérêts sur quelque chose comme $5,000,000, soit une perte de $340,000 par année, si ma mémoire est fidèle. Et cette somme le Canadien-National la paie sans profits d'aucune sorte. Il a aussi ajouté que s'il pouvait compléter cet embranchement en dépensant une somme additionnelle de $2,000,000, le Canadien-National pourrait non seulement payer l'intérêt sur cet argent, mais gagner $314,000, qu'il appliquerait aux intérêts qu'il paie actuellement, réduisant d'autant la perte sèche de $340,000 qu'il subit aujourd'hui.

Les gens de ce district ont planté des vergers et sont prêts à envoyer leurs fruits dans toutes les parties du Canada et à les exporter, et ils demandent des moyens de transport. Si l'on accorde à cette compagnie le privilège qu'elle demande actuellement, elle sera en position de négocier avec le C.P.R. pour des droits de passage aux deux bouts de la vallée, ou s'arranger avec le C.P.R. pour construire la voie. Si vous envoyez le Canadien-National au C.P.R. pour lui faire ces propositions, sans lui accorder ce qu'il demande aujourd'hui, il n'aura rien à offrir. Toute la situation est parfaitement claire; si nous voulons assister le Canadien-National et si nous voulons démontrer que les chemins de fer nationaux peuvent être administrés par l'Etat, alors voici l'un des embranchements que nous devons lui accorder. Car, comme les directeurs du Canadien-National nous le disent, cet embranchement paiera non seulement l'intérêt sur l'argent qu'on va dépenser, mais paiera encore les intérêts sur l'argent qui a été dépensé et ne rapporte aucun profit.

De plus, comme on nous l'a dit, c'est le seul embranchement, qui, à l'ouest d'Edmonton, nous donnera des revenus, à l'exception du tronc principal. Ceux de nous qui connaissent les régions à travers lesquelles passent la voie principale à l'ouest d'Edmonton, savent que pour plusieurs années encore, elle y ramassera très peu ou pas de trafic local et aucun revenu local. Si nous accordons au Canadien-National cet embranchement, nous lui assurons ce trafic local, et j'espère que cette Chambre renversera la motion de mon honorable ami pour renvoyer ce bill à trois mois, et adoptera le bill.

L'honorable M. McLENNAN: Honorables messieurs. Je crois que tout individu qui a vu à vol d'oiseau le pays que traversera cet embranchement ne pourra s'empêcher de penser que, pour sa beauté, sa fertilité, ses champs bien cultivés, sa population soigneuse et tranquille, il mérite de recevoir toute l'assistance possible. Mais la raison pour laquelle je m'oppose à la forme particulière de ce bill est, qu'à mon avis, ce n'est pas une bonne manière de régler le problème actuel. Vous avez d'abord un chemin de fer projeté dont le terrassement est construit à partir de Kamloops, un point de jonction, et qui conduit à la voie du Canadien-National dans la direction du nord-est à Edmonton, et dans cette région,—mais en passant sur les voies du Pacifique-Canadien une partie du chemin. Puis à partir d'Armstrong il passe encore pendant un certain nombre de milles sur la voie du Pacifique-Canadien. Ensuite, encore plus loin, à vingt ou trente milles de Kelowna, sur le terrassement déjà établi, il passe sur la voie du Canadien-National. Une bonne manière de régler le problème, si je peux exprimer mon opinion en ces matières, serait d'obliger les deux compagnies à en venir à une entente. Je ne voudrais pas que l'une vende ses droits de passage à l'autre. Mais le Canadien-National pourrait avoir la permission de construire son embranchement de Kamloops à Armstrong, et alors les deux grands chemins de fer pourraient s'entendre, le Pacifique-Canadien fournissant sa voie jusqu'à Vernon et l'autre compagnie son terrassement jusqu'à Kelowna. Le tout pourrait être possédé et administré en commun. Voilà qui réduirait au minimum le montant global de l'argent à dépenser. Et cela donnerait aux gens de l'endroit un service commun dont ils ont tant besoin; bien qu'il y ait de vastes régions dans ce pays, qui, comme l'honorable sénateur pour Middleton (l'honorable W. B. Ross) l'a dit, n'ont aucune communication par chemins de fer, et ne s'attendent ni aux avantages ni au luxe d'un service donné en concurrence. J'aimerais à ce que cela soit fait. Et si je donne mon appui à l'honorable représentant de Middleton, c'est parce que je sais qu'en mettant une arme dans les mains de l'administration du Canadien-National, nous ne rendrons pas plus facile l'entente entre les compagnies. Si l'on n'en vient pas à une entente, il n'y a pas de raison pour que le bill ne soit pas présenté au parlement lorsqu'il se réunira, de bonne heure, dans un temps où il sera impossible de faire aucun travail sur des voies ferrées. La meilleure solution serait de réduire les dépenses au minimum au moyen d'un compromis, tout en offrant le maximum de facilités de communication à cette région. Si les négociations n'aboutissent pas, il y aura toujours moyen de construire l'embranchement sans perte de temps.

L'honorable M. CROWE: Honorables messieurs, je ne peux ajouter beaucoup de choses au débat si ce n'est que d'appuyer ce que l'on a dit en faveur du bill. J'ai reçu une dépêche du Board of Trade de Vancouver qui me demande de la communiquer à cette honorable assemblée. J'endosse chaque mot de ce télégramme, et avec votre permission, je vous le lis:

Au sujet de l'embranchement Kamloops-Kelowna sur le Canadien-National. L'exécutif de ce board, à une réunion spéciale aujourd'hui, a reçu de fortes représentations des gens de la vallée de l'Okanagan, en faveur de cet embranchement. Le conseil, après avoir considéré la dépense considérable de cinq millions de dollars pour une partie du travail complété, et le coût du parachèvement qui s'élève à $2,000,000, a adopté une résolution unanime en faveur du parachèvement, qui

donnerait à l'entreprise le caractère d'un actif économique important et donnerait à une région qui en manque un service dont elle a besoin. Le Conseil a adopté unanimement les recommandations de Sir Henry Thornton pour l'extention de cette voie nationale. Nous avons envoyé d'autres expressions de notre approbation.

Je déclare que cet embranchement, à mon avis, apportera beaucoup de trafic au Canadien-National. Mon honorable collègue (l'honorable M. Green) a fait des déclarations dans le même sens. Je crois que le Sénat devrait faire suite à cette proposition, même pour cette seule raison. Si nous voulons faire du Canadien-National une entreprise prospère, et nous espérons qu'il en sera ainsi, nous devons construire cet embranchement. Quelques honorables messieurs ont déjà parlé d'une autre voie, celle du Pacifique-Canadien, qui existe là. Je l'admets, mais le Pacifique-Canadien ne dessert qu'une partie du territoire. Les grands terrains où l'on se livre à la fructiculture sont éloignés du Lac, et tous ceux qui cultivent les fruits doivent transporter leurs produits d'un bout de la vallée à l'autre. Si l'embranchement projeté est construit, il passera en plein milieu des belles terres à fruits de la vallée de l'Okanagan. Je demande instamment aux honorables messieurs du Sénat d'adopter ce bill.

L'honorable M. BRADBURY: Honorables messieurs, j'ai voté contre quelques-uns des embranchements présentés à cette Chambre pour la simple raison que j'ai cru qu'ils n'étaient pas nécessaires de les construire tout de suite. Et, en agissant ainsi, j'ai été influencé dans une grande mesure par l'attitude qu'ont prise en comité les fonctionnaires du chemin de fer eux-mêmes. Je dois dire que j'ai admiré la franchise de tous ces messieurs qui sont venus devant le comité comme représentants du chemin de fer Canadien-National. Lorsqu'on leur a demandé si certains embranchements nous rapporteraient des revenus, ils n'ont pas éludé la question. Lorsqu'on les a pressés un peu plus ils ont admis franchement qu'un embranchement en particulier, par exemple, ne paierait pas. Les embranchements que la Chambre a remis à plus tard étaient dans cette catégorie.

L'embranchement que nous étudions n'est pas dans le même cas. Nous avons la déclaration des fonctionnaires. Et je crois que tous les honorables membres de cette Chambre ont confiance dans ces fonctionnaires, malgré le fait que mon honorable ami a voulu faire croire, que nous qui siégeons de ce côté-ci, n'avons aucune confiance en ceux qui sont venus au comité. Ces hommes ne sont pas étrangers aux comités des chemins de fer. Ils sont venus devant de tels comités depuis que je suis membre du Parlement, c'est-à-dire depuis 15 ou 16 ans. A mon avis, il n'y a pas, parmi les employés des chemins de fer, en Canada, d'hommes qui soient plus respectés par les comités des chemins de fer des deux Chambres que les deux messieurs qui ont comparu pour le Canadien-National. Ils ont engagé leur réputation. Ils ont déclaré clairement que si cet embranchement projeté était construit, il mettrait le Canadien-National en mesure de payer tout l'intérêt sur les dépenses déjà considérables faites pour ce chemin de fer, intérêts qui se montent à $340,000 ou $350,000 par année. Je crois que la déclaration était que les profits couvriraient toute cette somme à l'exception de $15,000.

Il y a espoir que le Canadien-National et le Canadien-Pacifique en viennent à une entente. Je suis d'opinion qu'ils devraient en venir à une entente, et je le dis sans crainte. Je crois qu'un seul chemin de fer pourrait donner tout le service nécessaire à cette partie de la vallée Okanagan. Cependant, je ne crois pas que si nous adoptons la troisième lecture de ce bill, l'entente entre les chemins de fer sera plus difficile que si nous rejetons le bill. Je crois qu'en faisant subir au bill sa troisième lecture, nous mettrons le Canadien-National sur le même pied que l'autre chemin de fer intéressé, en négociant un arrangement quelconque. Et, en énonçant ce principe, je suis fortement d'avis que les fonctionnaires du Canadien-National reconnaissent aussi bien que n'importe quel membre de cette Chambre, l'avantage de conclure des arrangements pour droits de passage ou autres dans cette vallée, arrangements qui permettraient à un chemin de fer de s'y construire. Les deux chemins de fer devraient conclure un arrangement satisfaisant pour chacun des deux et ne constituant pas un fardeau pour le pays. Il n'y a aucun doute, honorables messieurs, que les grosses dépenses ont effrayé le peuple canadien. Nos chemins de fer, nous le savons tous, sont dans une terrible condition. La dette des chemins de fer est énorme et les gens sont craintifs; mais je crois qu'en faisant ce que nous sommes sur le point de faire, c'est-à-dire en adoptant la troisième lecture du bill, nous n'augmentons pas son fardeau sans une bonne raison. Je crois que le Canadien-National va faire tout en son pouvoir pour en arriver à une entente juste et raisonnable avec le Canadien-Pacifique, et je crois que ce dernier fera la même chose. En conséquence, je voterai pour la troisième lecture du bill.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Honorables messieurs, je n'ai que quelques mots à dire sur ce sujet, et je les dirai

tout de suite. Je ne crois pas qu'aucun des autres embranchements que le comité des chemins de fer du Sénat a étudiés m'ait donné plus de matière à réflexion et m'ait laissé plus perplexe que cet embranchement dont nous déciderons le sort cet après-midi.

Pour parler de choses auxquelles les autres sénateurs qui ont parlé en faveur du bill n'ont pas fait allusion, j'étudierai ce bill dans ses relations avec l'avenir du Canadien-National et le développement prochain du Canada, j'étudierai aussi ses relations avec le fait que le sol de cette région de la Colombie-Anglaise est particulièrement propre à la culture des fruits, et qu'elle peut fournir ainsi ses produits à la Colombie-Anglaise elle-même, et plus particulièrement aux grands territoires du Nord-Ouest.

Le Canadien-Pacifique possède déjà une voie dans cette vallée, et le Canadien-National y a fait de grandes dépenses. Je voudrais que nos deux grands réseaux en viennent à une entente par laquelle chacun aurait d'égales chances pour transporter les marchandises qu'ils reçoivent, et des droits égaux de passage sur les rails de l'autre; par laquelle, chacun contribuerait sa part équitable de dépenses de ces chemins de fer travaillant ensemble, non comme un seul chemin de fer, mais comme deux. De cette manière les dépenses d'administration et d'entretien seraient réduites au minimum. J'ignore s'il est possible ou non d'en venir à une entente. Il me semble que les circonstances sont plutôt favorables pour qu'une entente de ce genre se fasse. C'est à nos deux grands réseaux de chemins de fer de régler cette affaire entre eux. Je crois, cependant, qu'il serait sage pour notre part d'adopter ce bill. Si les négociations du Canadien-National ne conduisent pas à des arrangements satisfaisants, alors l'administration aura le pouvoir de construire l'embranchement projeté. Rejeter ce bill ne serait pas, à mon avis, un moyen de donner des avantages au Canadien-National dans l'entente qui peut intervenir entre lui et le Canadien-Pacifique. Connaissant un peu le pays, je n'aimerais pas à ce que l'on exclue le Canadien-National de cette région et qu'on y laisse le champ libre au Canadien-Pacifique. Il est vrai qu'aujourd'hui, il n'y a pas beaucoup de trafic, mais il nous faut songer à l'avenir en examinant les propositions qui nous sont présentées; et je ne connais aucun projet auquel ces remarques peuvent plus justement s'appliquer que le projet actuel.

Tout le territoire qui s'étend aujourd'hui dans le nord-Ouest, à partir de Winnipeg jusqu'à l'Okanagan, est ce que l'on peut appeler une terre sans fruits. Nous ignorons ce qui peut arriver dans l'avenir et qui pourrait permettre à cette région de produire tous les fruits dont elle a besoin; mais il semble maintenant qu'en tentant de sonder l'avenir, nous voyons dans cette région une population qui augmentera sans cesse et deviendra très considérable, une population qui dépendra pour ses fruits des régions du Canada qui les cultivent, et parmi lesquelles la meilleure est le district de l'Okanagan. C'est pourquoi, tout en tenant compte des difficultés du présent, je crois que c'est une sage politique de prendre les moyens de sauver les $5,500,000 que nous avons déjà dépensés là, et de retenir pour toujours, en faveur de notre chemin de fer, le commerce d'un des centres qui produit le plus de fruits dans notre pays. Considérant la question sous cet aspect, je ne suis pas disposé à arrêter la marche de la loi aujourd'hui.

En plus, je crois qu'il y a dans cette affaire une espèce d'intérêt psychologique qui doit nous attacher à la vallée de l'Okanagan. Des milliers et des milliers d'hommes sont allés là et ont placé leur fortune dans la culture des fruits. Comme chacun le sait, il faut du temps à un verger pour rapporter des profits. Plusieurs de ces vergers sont maintenant arrivés à ce point. Le commerce des fruits dans cette région n'a pas encore été rémunérateur, mais les propriétaires tiennent bon dans l'espérance de résoudre leurs problèmes, et je crois que ce serait une chose désastreuse pour leur fortune et leurs espérances si nous n'adoptions pas ce bill; et c'est pourquoi je me propose de donner mon vote contre le renvoi du bill à trois mois.

On a fait de nombreux commentaires sur ce que le Sénat fait et sur ce que le Sénat ne fait pas. J'ignore s'il vaut le peine d'occuper le Sénat pendant quelques minutes pour exposer quelques faits qui se rapportent aux critiques dirigées contre cette Chambre, et particulièrement contre le parti qui occupe ce côté-ci de cette Chambre, au sujet des embranchements discutés présentement. Quelques correspondants de journaux de cette ville et quelques journaux du dehors ont réussi entre eux à découvrir un complot. A l'aide des renseignements qui partent d'ici, les journaux ont découvert un complot ourdi pour détruire le Canadien-National; un complot dont feraient parti quelques membres récalcitrants du parti libéral, mais dont les membres libéraux-conservateurs du Sénat formeraient le principal groupe.

Je crois que nous devons tenir compte d'un fait. S'il y a eu conspiration, et si le projet de détruire ou d'affaiblir autant que possible le Canadien-National en faisant servir à ce but toute cette affaire des embranchements,

a été reçu avec faveur par les membres libéraux-conservateurs du Sénat, il est joliment difficile de faire cadrer les faits avec cette accusation. C'eut été la chose la plus facile du monde, pour ceux qui s'en sentaient la disposition, de nuire aux chemins de fer canadiens-nationaux en rejetant ces bills sans se donner tout ce travail et toute cette misère. Comme question de fait, quelle a été l'attitude des membres du comité des chemins de fer? Au lieu de faire ce que j'ai dit, de le faire vite, de rendre l'opération aussi peu souffrante que possible par la facilité et la vitesse avec lesquelles on l'aurait accomplie, qu'ont-ils fait? Nous trouvons que les Communes nous ont envoyé la première liasse de ces bills le 16 mai, la seconde, le 20 mai, et la troisième le 27 mai. Le comité a commencé à siéger le 28 mai et n'a terminé ses réunions que le 2 juillet. Il a siégé 39½ heures, durant 13 jours de grande chaleur. Voilà qui n'indique pas beaucoup, il me semble, une conspiration pour rejeter ces bills. Pourquoi cette opération si laborieuse lorsque nous aurions pu tout simplement nous unir et donner notre vote?

Que s'est-il produit en comité, et quel est le résultat? Vingt-six bills furent soumis au comité. Le gouvernement a retiré l'un de ces bills; six ont été refusés et dix-neuf ont été adoptés. Je crois que cette énumération est suffisante pour disculper cette Chambre,—si les honorables messieurs qui occupent chaque côté de la Chambre jugent que c'est nécessaire,—d'être l'agent destructeur des chemins de fer nationaux du Canada.

Il y a aussi un autre point que nous pouvons étudier. Nous aurions pu adopter ces bills, il y a un an, et la situation aurait été exactement ce qu'elle est aujourd'hui, si le gouvernement, durant la dernière session, les avait présentés d'une manière convenable. Mais il les avait réunis tous ensemble, et aucun législateur doué d'un peu d'expérience et d'esprit ne pouvait, pour un moment, soutenir qu'il fallait les adopter bon gré mal gré, dans l'état où ils nous étaient alors présentés.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai déclaré l'an passé que ces embranchements projetés et décrits dans le même bill pouvaient être étudiés séparément comme s'il y avait un bill pour chacun. Cependant, je ferai à mon honorable ami l'admission suivante: c'est que le bill est venu trop tard devant le Sénat, l'an passsé, pour lui permettre de l'étudier comme nous l'avons fait cette année.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Cette admission suffit, si on l'ajoute au fait que le gouvernement a changé la procédure, cette année, et a présenté les bills un par un. Je veux que les critiques extérieurs prennent note de cette admission et n'oublient pas que la situation où nous sommes aujourd'hui aurait pu se produire l'an passé, si les conditions dans lesquelles on nous a présenté les bills avaient été les mêmes que celles de cette année.

Et maintenant, examinons le travail du comité lui-même. Je n'ai rien à reprocher aux fonctionnaires du Canadien-National tels que je les ai connus durant les séances du comité. Et je défie mon honorable ami de dire si, durant toutes les séances de ce comité, il a vu le moindre indice chez les membres du comité d'un dessein arrêté de rejeter ces bills pour la simple raison qu'ils étaient des bills du Canadien-National. J'ai été membre de ce comité depuis plusieurs années. A la Chambre des Communes, j'ai aussi fait partie du comité des chemins de fer; et je peux déclarer à cette Chambre, comme un fait indéniable, qu'aucune série de bills n'a été étudiée aussi consciencieusement et aussi longtemps, avec le désir d'en connaître les vrais mérites, que ces 26 bills qui sont venus devant le comité des chemins de fer du Sénat. Je crois que mon honorable ami saura corroborer cette déclaration. On a dit qu'il était inconvenable d'avoir fait venir des directeurs du Canadien-Pacifique aux réunions de ce comité, et que le fait que ces directeurs se sont rendus là est une preuve positive qu'il y avait une intention malicieuse de travailler de concert avec le Pacifique-Canadien, à la destruction du Canadien-National. Le comité a le devoir absolu de prendre tous les renseignements qu'il peut trouver, et partout où il peut les trouver, s'il veut remplir ses fonctions; et si, en obtenant des renseignements de l'autre chemin de fer, il pouvait mieux servir les intérêts du peuple, et sauvegarder le gouvernement contre certaines dépenses, c'était son devoir de chercher à obtenir ces renseignements. C'est ce que nous avons fait, et si l'on veut être juste, l'on doit cesser de nous critiquer sous ce rapport.

Encore un mot. Je veux protester,—je ne l'ai pas fait auparavant, mais je veux le faire maintenant,—contre cette idée qui semble courante en certains milieux, que pour la simple raison que nous sommes membres du Sénat nous n'avons pas le droit de douter de la sagesse des mesures qui viennent de l'autre Chambre! A quoi le Sénat est-il utile alors? Qu'a-t-il été depuis 1867? Le Sénat a toujours été un corps chargé de reviser la législation qui vient de la Chambre populaire, et les deux partis l'ont défendu dans le pays. C'est ce principe qui l'a guidé dans son tra-

vail de 1867 à nos jours et qui le guide encore dans son travail actuel; et aussi longtemps que le Sénat existera, et aussi longtemps que le peuple de ce pays croira dans le principe de deux Chambres, le Sénat et chacun de ses membres, s'ils veulent remplir leurs devoirs, devront conformer leur attitude à ce principe. Je demande aux membres des deux côtés de cette Chambre qui ont siégé ensemble dans ce comité sans s'occuper de leurs affiliations de parti, si jamais aussi bon travail a été fait en commun que celui accompli par les membres de ce comité des deux partis. Je crois, en conséquence, qu'il faut dire ces choses. Les critiques du dehors ne m'affectent pas beaucoup; j'en ai eu ma part pendant plusieurs années; elles ont ni diminué ma force ni ruiné ma santé; mais je crois que nos critiques du dehors devraient tout de même être justes en cette circonstance et ne pas découvrir des conspirations où il n'y en a pas.

Un dernier mot. J'adopte l'attitude que plusieurs ont adoptée lorsque le gouvernement a étudié le principe de la nationalisation ou de l'administration par l'Etat des chemins de fer. Si cette question avait été exclusivement du ressort de la Chambre des communes, j'aurais été en faveur du contrôle des chemins de fer par l'Etat, et non pas de leur nationalisation et de leur administration par l'Etat. Cependant, après qu'ils eurent passés entre nos mains,—que le gouvernement canadien eut été forcé de les acquérir—je devins un partisan des chemins de fer nationalisés. Mais d'un autre côté, je ne crois pas qu'il soit bon pour nos chemins de fer d'être poussés dans une concurrence active et ruineuse avec l'autre grand réseau que nous avons. Ils devraient travailler à l'unisson, l'un avec l'autre, avec le souci des meilleurs intérêts du pays,—et je crois que c'est l'opinion des hommes les plus intelligents de ce pays.

L'honorable G. D. ROBERTSON: Honorables messieurs, afin que mon honorable ami, le leader du gouvernement (l'honorable M. Dandurand), aussi bien que mon honorable ami, le sénateur doyen de Regina (l'honorable M. Laird) n'ignorent pas mon attitude au sujet de ce bill, je dirai tout de suite que je vais parler et voter contre l'amendement, et voter pour la motion en faveur de la troisième lecture de ce bill. Il me semble à propos de présenter dans cette circonstance plusieurs arguments dont deux ou trois n'ont pas encore été avancés. Avant d'entrer dans le vif de mon sujet, cependant, je ferai des observations sur deux ou trois remarques qu'a faites le leader du Sénat à propos de dépêches qui ont été publiées dans les journaux. Puis-je appeler l'attention sur le fait que des télégrammes et des rapports de journaux contenant des sentiments absolument opposés ont aussi été publiés, et je crois qu'ils n'étaient pas plus exacts que les autres.

Nous avons lu dans les journaux durant les dernières vingt-quatre heures des déclarations disant qu'un gouvernement provincial et d'autres corps organisés de cette province envoyaient des communications au gouvernement canadien pour protester contre l'attitude du Sénat au sujet de certains de ces bills. Je fais observer seulement que le Sénat a approuvé la construction de six embranchements—un total de 148 milles à un coût total de $4,858,000,—dans cette même province, ce qui est plus que nous avons accordé à aucune autre province. Si le gouvernement et la population de cette province veulent blâmer le Sénat parce qu'il a accordé leurs demandes, et après ample enquête, trouvé qu'il était justifié d'accorder autant, ce n'est pas très encourageant pour le Sénat, surtout lorsqu'on l'attaque aussi injustement.

Quant à l'embranchement de Kelowna, mon honorable ami a fait allusion au fait que cet embranchement avait eu son origine dans les actes de l'administration précédente. Il a aussi dit que les sommes votées pour le commencement de sa construction avaient été placées *in globo* dans les subsides de l'année 1920. Je suis certain qu'il jugeait exacts les renseignements qu'il a eus; mais je veux lui faire remarquer que l'embranchement de Kelowna remonte encore à plus loin. L'embranchement projeté fut commencé par le Canadien-Nord avant qu'il devienne la propriété du peuple canadien; sa construction était commencée, et les obligations pour le parachèvement de toute la ligne avaient été vendues et l'argent était en banque. L'administration précédente ne faisait en somme qu'exécuter le programme et le contrat conclu entre le Canadien-Nord et le gouvernement de la Colombie-Anglaise avant que ce chemin de fer devienne propriété d'état.

J'appuie le bill pour quelques raisons distinctes que je vais énoncer. La vallée de l'Okanagan comprend un territoire étroit qui se développe au nord et au sud du Lac Okanagan. La voie principale du Canadien-Pacifique traverse la province de l'est à l'ouest, et à 54 milles au sud de la jonction Sicamous dans la Colombie-Anglaise, il y a un embranchement qui dessert ce territoire, ou qui lui donne le peu de service qu'il reçoit aujourd'hui; puis à 49 milles de la jonction Sicamous, se trouve Vernon, le centre de ce district qui fait le commerce des fruits. A cinq milles de cet endroit, se trouve Okanagan Landing, à la tête du Lac, qui est le terminus de cet embranchement. Sur

le lac, le Canadien-Pacifique possède un navire qui donne un service complétant son service par chemin de fer. La distance qu'il y a entre Okanagan Landing à Kelowna, par eau, est de 33 milles. La long des rives, il y a un rideau de montagnes infranchissables. Au-delà de cette frange de montagnes, se trouve une vallée de douze milles environ de largeur, allant de Vernon à Kelowna, soit 33 milles, à travers laquelle ne passe aucun chemin de fer, et où se fait la culture intensive des fruits.

Il n'y a que deux endroits semblables à celui-ci dans tout le Canada, et je veux signaler ce fait à l'attention des honorables messieurs. C'est la vallée d'Annapolis dans la Nouvelle-Ecosse et le district qui s'étend de Hamilton aux chutes Niagara, entre les montagnes, dans l'Ontario. Les gens qui peuplent ces régions sont aussi engagés dans des exploitations de vergers. Il y a de petites fermes cultivées par un grand nombre de fermiers. Il s'y trouve une population dense, et chaque région possède son chemin de fer. Je demanderai à mon honorable ami de Middleton (l'honorable M. W. B. Ross) qui a présenté cet amendement, s'il voterait contre la construction d'un chemin de fer qui passerait à travers la vallée d'Annapolis, s'il n'y en avait pas aujourd'hui. Par exemple, si le Canadien-Pacifique possédait un navire allant de St-Jean à Digby, et transportait ses wagons à Digby, et disait aux gens qui cultivent les fruits dans la vallée d'Annapolis: "Apportez vos fruits par camions, ou de la meilleure manière que vous pourrez, jusqu'à Digby, et nous les transporterons jusqu'à la voie principale". La situation alors serait exactement semblable à celle d'Okanagan, et je suis certain qu'aucun honorable monsieur des provinces maritimes n'hésiterait un moment à prendre une décision sur ce qu'il faudrait faire si telle était la situation.

Ce serait la même chose pour la province d'Ontario. S'il n'y avait pas de chemin de fer entre Hamilton et Niagara Falls, s'il y avait un rideau de montagnes infranchissables, le long du lac, s'il y avait un service de navire venant des chutes Niagara, et si l'on disait aux gens qui cultivent les fruits: "Apportez vos fruits à Hamilton ou aux chutes Niagara" alors nous aurions une situation qui serait exactement semblable à celle qui existe dans la vallée de l'Okanagan.

M. M. H. McLeod, l'ingénieur en chef du Canadien-National qui a contrôlé la construction de plus de milles de chemins de fer dans l'ouest du Canada qu'aucun homme vivant, et qui a tracé leur parcours, est venu devant nous et a déclaré que le parachèvement de cette voie serait profitable, que l'embranchement paierait non seulement les intérêts sur l'argent à dépenser, et que l'on demande maintenant, mais encore $315,000 à $340,000 en intérêts annuels, qui sont dès aujourd'hui payés sur des obligations garanties par la Colombie-Anglaise, et pour lesquelles le gouvernement fédéral est responsable. Si cette déclaration est vraie, et nous avons tout lieu de croire qu'elle l'est, la construction de l'embranchement est une bonne proposition commerciale pour le Canadien-National, pour le gouvernement et le peuple du Canada qui paie les déficits. Mais, de plus, on nous a encore dit qu'il y avait une population de 46,000 hommes dans la vallée de l'Okanagan. De quelle grandeur devrait être un district dans les prairies, par exemple, pour contenir un tel nombre de gens? La comparaison démontre que nous avons été très généreux pour les provinces des prairies dans la construction de nos chemins de fer.

On nous a dit encore que 20 pour 100 des terres arables de cette vallée n'étaient pas en culture parce qu'elles n'étaient pas arrosées. Pourquoi ces terres ne sont-elles pas arrosées? Parce que le capital ne veut pas s'en aller là pour des projets d'irrigation tant qu'il n'y aura pas de moyens de transport pour envoyer les produits au dehors.

Pour toutes ces raisons, je me joins de tout cœur à ceux qui veulent appuyer cette mesure, croyant qu'elle est non seulement dans l'intérêt du chemin de fer, mais encore dans l'intérêt général du Canada, et que c'est un travail qu'on a trop longtemps retardé. Il est à peu près vrai, comme l'a dit l'honorable représentant d'Ottawa, que ce chemin de fer aurait pu exister cette année si l'on avait présenté ces embranchements d'une manière plus satisfaisante, l'an passé, et je n'impute aucunement cette faute à l'honorable leader de cette Chambre.

Encore quelques mots sur ce qui se produira si l'on double les services. Conduire le chemin de fer de Kamloops à Armstrong, de là, le faire passer sur la voie du Pacifique-Canadien, d'Armstrong à Vernon, veut dire que le Canadien-National cherchera inévitablement à obtenir du Canadien-Pacifique des droits de passage d'Armstrong à Vernon, et il est aussi inévitable, à mon avis, d'après le peu de connaissance que j'ai de la mentalité des compagnies de chemin de fer, que le Pacifique-Canadien, à son tour, insistera pour obtenir des droits de passage, ou un accès de quelque sorte, sur l'embranchement de Vernon à Kelowna en retour des droits de passage qu'on lui a demandés ou qu'on lui demandera de Armstrong à Vernon. L'effet ultime de la loi, si nous l'adoptons, sera une entente de quelque sorte qui sera mutuellement satisfaisante

pour les deux chemins de fer, ou bien une décision du bureau des chemins de fer, s'ils en refèrent à un arbitre. Et le résultat final sera que les gens de ce district auront un service des deux chemins de fer passant sur une seule voie, et qu'ils pourront avoir accès à tous les marchés de l'ouest du Canada, que ce soit le Canadien-National ou le Pacifique-Canadien qui y conduise.

J'appuie donc de tout cœur le projet et je me propose de voter en faveur du bill.

L'honorable M. MICHENER: Honorables messieurs, je voudrais exposer quelques raisons qui m'ont décidé à m'opposer à l'amendement et à appuyer la troisième lecture de ce bill.

Nous avons écouté cet après-midi des honorables sénateurs de l'est et des honorables sénateurs de l'ouest, et j'ai remarqué que tous les honorables sénateurs de l'Ouest ont appuyé la construction de cet embranchement tandis que deux honorables sénateurs de l'Est s'y sont opposés. Je n'ai pu m'empêcher de penser, non seulement aujourd'hui mais durant d'autres débats du même genre, que si quelques-uns des Daniels de l'Est qui veulent juger des besoins de l'ouest du Canada, venaient plus souvent dans l'Ouest où les altitudes sont plus hautes et l'atmosphère plus pure, ils auraient non seulement une meilleure idée des besoins réels de l'ouest du Canada, mais des besoins du Dominion en général.

A mon avis, cet embranchement est une voie stratégique, et, par conséquent, dans une autre classe que les embranchements que nous avons approuvés ou remis à plus tard. Ceux-ci n'avaient qu'un intérêt local, et ne donnaient des facilités de transport qu'à certains districts pour atteindre Port-Arthur ou Vancouver. Mais cet embranchement distribuerait les produits de cette partie de la Colombie-Anglaise dans toutes les parties de l'ouest du Canada, et même dans l'est du Canada, car on peut trouver dans les magasins d'Ottawa et plus à l'est encore des pommes et autres fruits et des produits qui viennent de la vallée de l'Okanagan.

A partir de la frontière de l'Alberta jusqu'à Vancouver, une distance de plusieurs milliers de milles, le Canadien-National n'a pratiquement aucun embranchement. A partir de Kamloops jusqu'à Ducks et Armstrong, la vallée de l'Okanagan s'étend sur une distance de 120 milles. Le proposeur de l'amendement pose comme objection, que cette voie doublerait celle du Pacifique-Canadien. Laissez-moi lui dire que cet embranchement ne doublerait que sur 15 milles de distance la voie du Pacifique-Canadien tandis qu'il aurait 120 milles de longueur.

Je dis que c'est une voie stratégique. Il comporte un principe ou une politique pour le Canadien-National, et celui-ci ferait bien de prendre des leçons du Pacifique-Canadien. Ce qui a fait de ce dernier chemin de fer une entreprise florissante, qui a joué un rôle si important dans ce pays, est le fait que ses directeurs se sont empressés de s'établir dans les régions qui touchaient à leur voie principale, afin d'y construire des embranchements alimentant le trafic du réseau tout entier. Aujourd'hui le Pacifique-Canadien répond amplement aux besoins de la partie sud des territoires du Nord-Ouest. Nous avons une bande de terre arable qui s'étend de Winnipeg dans la direction de l'ouest, de 1,000 milles de longueur par 500 milles de largeur, contenant environ 320,000,000 d'acres de terre arable et fertile. Le Canadien-National, lui, possède ses ramifications dans la partie nord de l'ouest de notre pays.

Cet embranchement, dont le sort est contenu dans ce bill, traverse la plus grande section de terre arable de la Colombie-Anglaise. Ses produits sont les fruits et les légumes d'un climat plus doux qui ne croissent pas dans les autres parties de l'ouest du Canada. Il n'y a pas un hameau, pas un village du Nord-Ouest qui ne reçoive des produits de la vallée de l'Okanagan. Pour cette raison, l'embranchement apporterait au Canadien-National du trafic à distribuer à travers toute la section nord des prairies. Et cet embranchement est indispensable au Canadien-National aussi bien qu'aux gens de la vallée de l'Okanagan qui ont besoin des moyens de transport qu'il leur donnerait.

Malgré les opinions exprimées par divers honorables messieurs, je n'ai pas encore vu une région prospère desservie par un seul chemin de fer. Lorsque l'étendue est suffisante, il est essentiel qu'il y ait concurrence de chemins de fer pour que les gens aient un service rapide et efficace. La vallée de l'Okanagan est encore dans le stage de l'enfance, 20 pour cent seulement de son sol étant aujourd'hui en état de culture. La production de fruits a plus que doublé dans les derniers cinq ans. Et les administrateurs du Canadien-National, de même que les honorables messieurs qui sont intéressés dans ce district, nous disent tous que cet embranchement paiera ses intérêts dès le premier jour de son opération. Toutes les raisons militent en faveur de la construction de cette voie, et, personnellement, je crois qu'il ne serait pas dans l'intérêt du Canadien-National de vendre au Pacifique-Canadien l'embranchement, au prix de la somme déjà dépensée, parce que ce serait enlever au Canadien-National l'accès du large terri-

toire central de la Colombie-Anglaise. Et cela, pour la bonne raison, qu'à partir de la frontière de l'Alberta jusqu'à la vallée Fraser, il n'y a aucune région capable de fournir du trafic au Pacifique-Canadien.

Cet embranchement permettrait non seulement au Canadien-National de distribuer des produits dans tout le Canada, mais il donnerait à la province de l'Alberta que j'ai l'honneur de représenter, une chance de distribuer dans la vallée de l'Okanagan nos divers produits. La vallée est un de nos principaux marchés pour le foin, les produits laitiers, et toutes les sortes de produits de la ferme. Dans le nord de l'Alberta nous avons besoin de cette voie pour assurer aux gens de cette province un bon marché dont il est besoin, non seulement en leur apportant les produits de cette vallée, mais encore en envoyant dans la vallée de l'Okanagan les produits de l'Alberta.

Si le Sénat ou le Parlement a l'intention de ruiner le Canadien-National en lui refusant cet embranchement qui lui apporterait du trafic, seul embranchement de cette sorte qui existe entre Vancouver et l'Alberta, ce serait le glas du Canadien-National et de ses succès futurs. Si le Canadien-National doit devenir prospère, il a besoin d'embranchements nourriciers. Ayant déjà des voies principales capables de donner du service à 20,000,000 ou 25,000,000 de gens, le seul moyen d'en justifier l'existence et de les rendre payantes, est de leur fournir des embranchements nourriciers, de retenir les gens qui sont ici, d'amener de nouveaux colons, de rendre le Canada prospère, et d'emplir de population les vastes espaces de l'Ouest. Nous avons besoin de mettre en culture toutes ces nouvelles terres de l'Ouest qui sont sur la route du Canadien-National. Nous avons besoin d'augmenter le trafic actuel, d'en créer du nouveau, afin que le réseau du Canadien-National puisse faire pour le Canada ce que le Canadien-Pacifique a fait dans le passé.

Il me semble que le temps est arrivé où nous sommes à la croisée des chemins, pour ainsi dire. Nous devons rendre le Canadien-National prospère, augmenter notre population, développer nos ressources, et mettre fin à la stagnation. Il n'y a qu'une seule chose que nous puissions faire, et c'est de marcher en avant. Nous sommes déjà rendus trop loin pour retourner, et nous devons avancer et faire pour le Canadien-National ce que les administrateurs habiles du Canadien-Pacifique ont fait, c'est-à-dire donner à notre réseau national les artères dont il a besoin, des embranchements nourriciers, et le mettre ainsi en mesure de concurrencer l'autre grand réseau de ce pays.

Je suis certain, honorables messieurs, que nous sommes tous fiers du Canadien-Pacifique, et je crois que la même largeur d'esprit, la même confiance, le même courage qui lui ont donné le succès auront le même résultat si nous les appliquons au Canadien-National, et nous serons aussi fiers de notre grand réseau national que nous le sommes du Canadien-Pacifique. Je suis donc prêt à appuyer le leader du gouvernement dans la plus grande mesure possible, et à voter pour la troisième lecture du bill.

L'amendement de M. Ross est défait sur la division suivante:

CONTENTS

Honorables messieurs:

Beaubien,	David,
Black,	Foster,
Blondin,	Macdonell,
Casgrain,	McLennan,
Chapais,	Ross (Middleton),
Daniel,	Todd.—12.

NON-CONTENTS

Honorables messieurs:

Barnard,	McMeans,
Bénard,	Michener,
Bennett,	Mulholland,
Blain,	Murphy,
Bradbury,	O'Brien,
Calder,	Pardee,
Cloran,	Planta,
Côté,	Poirier,
Crowe,	Pope,
Dandurand,	Prowse,
Dessaulles,	Reid,
De Veber,	Robertson,
Donnelly,	Robinson,
Farrell,	Roche,
Fisher,	Ross (Moose Jaw),
Foster (sir George),	Schaffner,
Gillis,	Sharpe,
Green,	Smith,
Griesbach,	Stanfield,
Haydon,	Tanner,
Laird,	Taylor,
Legris,	Tessier,
Martin,	Thibaudeau,
McCall,	Turgeon,
McCormick,	Webster (Brockville),
McDonald,	White (Inkerman),
McHugh,	White (Pembroke),
McLean,	Wilson.—56.

La motion demandant la troisième lecture du bill est alors adoptée, et le bill est lu une troisième fois et adopté.

LA PREFERENCE BRITANNIQUE

MOTION ET DEBAT

Le Sénat reprend le débat ajourné le 10 juin sur la motion de l'honorable M. David qui se lit comme suit:

Résolu,—Que de l'avis du Sénat, les articles de la Loi des douanes qui établissent un tarif de préférence

sur les importations de la Grande-Bretagne soient abrogés jusqu'à ce que le Gouvernement britannique accorde un tarif réciproque sur les articles que la Grande-Bretagne importe du Canada, ou suspendus jusqu'à l'adoption de certaines conventions.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Honorables messieurs, j'ai l'intention de terminer mes observations, si possible, avant six heures, mais si pour une raison quelconque, j'avais à continuer cinq ou dix minutes de plus, j'espère que les honorables sénateurs auront la patience d'attendre la fin de mes observations avant d'aller prendre leur dîner. Est-ce que leur appétit en sera meilleur ou non, je l'ignore.

L'honorable M. PARDEE: Nous prendrons le risque.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: La résolution qui est devant le Sénat a été proposée par mon honorable ami le sénateur des Mille-Iles (l'honorable M. David) et appuyée par l'honorable sénateur de Stadacona (l'honorable M. Webster). Je félicite ces deux honorables sénateurs pour les recherches et le soin qui se manifestaient dans leurs discours prononcés en faveur de la résolution et pour la justesse de leurs arguments. Je prends pour acquis que la résolution était, pour ces honorables messieurs, une manière d'exprimer leur conviction que l'industrie n'était pas ce qu'elle doit être, qu'il y avait pour ainsi parler, une maladie persistante et répandue partout contre laquelle il fallait trouver un remède. Je crois aussi que la résolution, dans la pensée de ces deux honorables sénateurs, contient leur remède. La recherche d'un remède dont on a besoin pour un certain état de choses, laisse supposer que ces honorables messieurs ont fait le diagnostic du cas, qu'ils ont cherché à déterminer les causes de la situation telle qu'elle se présente, et qu'alors, après avoir diagnostiqué le cas et étudié les causes, ils proposent un remède qu'ils jugent suffisant pour l'état présent des choses. C'est ce que tout bon médecin ferait, c'est ce que les hommes publics font aussi, lorsqu'ils en arrivent à appliquer des remèdes pour certaines maladies qui existent dans l'état.

Les conditions lamentables de notre industrie peuvent être dues à plusieurs causes; mais je crois donner une opinion juste en disant qu'il y en a cinq principales. La première cause de l'état actuel des affaires est qu'au moment présent les taux tarifaires imposés pour la protection des industries sont tombés en bas de la ligne de sûreté, et, que par suite, notre monde industriel, pour ainsi parler,—notre corps industriel, est menacé par ce qui l'empêche de se développer, ce qui lui enlève le cœur à la besogne, ce qui tend à diminuer la protection et à restreindre son expansion.

Depuis le temps où l'on a proposé et imposé un tarif pour la protection des industries canadiennes,—et, partant, pour la protection de l'ouvrier,—les taux n'ont jamais été excessivement élevés. Mais, depuis les années 1885-6-7 le fardeau de la taxe imposée par le tarif protecteur a graduellement diminué. En 1896, on l'avait baissé à un chiffre peu élevé déjà, et l'administration de sir Wilfrid Laurier qui a pris le pouvoir, cette année-là, n'a pas diminué ce taux. Il y a probablement eu quelques changements diminuant les droits sur certains articles, et quelques changements les augmentant sur d'autres articles, mais si vous voulez chercher une moyenne des deux administrations, vous trouverez qu'à l'avènement de l'administration libérale-conservatrice de 1911, les droits étaient à peu près semblables à ceux qui existaient en 1896. Et s'il y a quelque différence, c'est qu'ils étaient un peu plus élevés pour protéger certaines industries canadiennes. Voici, je crois, un exposé très juste. L'administration qui est arrivée au pouvoir en 1911 a été défaite en 1921, et un examen des droits protecteurs démontrera qu'ils n'étaient pas plus élevés à la fin des dix années qu'ils ne l'étaient lorsque l'administration a pris le pouvoir. Et sous les deux administrations, s'il y eut quelque mécontentement de la part de certains industriels, pour ainsi dire, on a reconnu généralement qu'avec ces droits, les industries ont persévéré et ont été mises en état de continuer sûrement leurs affaires.

Alors survinrent des changements que l'on effectua d'année en année. Le tarif Fielding, le dernier, si l'on excepte celui qui est aujourd'hui en force,—n'accomplit pas beaucoup de changements dans la majorité des droits imposés sur les articles importés dans ce pays, et n'a pas affecté particulièrement les activités industrielles de notre pays.

L'honorable M. DAVID: En quelle année, s'il vous plaît?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: En 1922. Et les conditions étaient tellement satisfaisantes que lorsque M. Fielding, à la fin, présenta son tarif et le fit accepter par la Chambre des Communes, il y ajouta une déclaration qu'à partir de cette époque, le tarif aurait la qualité de la stabilité. Il fut assez franc pour admettre lui-même qu'une industrie ne saurait se développer, que les industriels ne pouvaient travailler avec toute l'énergie voulue, si d'année en année, le gouvernement les menaçait de changer la base de leurs opérations en modifiant le tarif protec-

teur, tout changement créant des difficultés dans l'administration. On a abandonné cette politique, et d'après l'état de choses existant, je crois que je suis justifiable de dire que cet abandon de la protection des industries, est une des causes du mécontentement qui existe dans le monde industriel.

Il y a aussi une seconde cause qui se rapproche de la première. C'est qu'on n'a pas seulement abaissé le niveau général des droits protecteurs, mais qu'on a nui à certaines industries en élargissant l'application du tarif préférentiel britannique, ou en en augmentant la préférence en faveur de certains produits britanniques. On a ajouté dix pour cent de préférence augmentant d'autant les difficultés de nos manufacturiers. De plus cette augmentation de la préférence en faveur des produits britanniques, s'est encore produite par la négociation de traités conclus avec la France, avec l'Italie, ensuite étendus à toutes les nations les plus favorisées. On applique maintenant ce traitement de faveur à la Belgique et au Luxembourg, et tout indique qu'on l'étendra aussi jusqu'à la Hollande. Les désavantages qui résultent de la préférence accordée à la Grande-Bretagne ne sont pas plus grands que ceux résultant des privilèges accordés à d'autres pays; tous tendent à rendre plus faibles nos industries, à créer plus de difficulté pour notre classe industrielle et à restreindre la production dans ce pays. Voilà ce que je considère comme la seconde cause.

La troisième cause est qu'en même temps que cette loi était adoptée ici, les tarifs de presque tous les pays étaient augmentés. La chose fut particulièrement remarquable dans le cas des Etats-Unis d'Amérique. Cela a eu un double effet. L'augmentation des droits tarifaires des nations étrangères a eu pour résultat de rendre très difficile pour les manufacturiers de ce pays la vente de leurs produits à ces nations étrangères. Ils ont rencontré une barrière plus élevée. Voilà le premier effet. L'autre effet était que les droits de ces autres pays,—ceci s'applique particulièrement aux Etats-Unis, furent augmentés sur les produits agricoles et sur les autres ressources naturelles de notre pays. Ces droits élevés diminuaient le marché que nous avons pour nos grands produits naturels. Voilà qui apparaît clairement dans le commerce du grain, des animaux et des produits agricoles en général. Le résultat immédiat fut une diminution des profits et de la richesse accumulée de cette classe de producteurs; et ces producteurs ayant moins d'argent à dépenser, ont dû pratiquer l'économie, et cette économie a encore affecté les industries.

De cette loi résulta enfin une quatrième cause. Cette loi ne contenait rien pour remédier à la désorganisation du change qui créait des obstacles à nos industriels dans la vente de leurs produits. Il n'est pas nécessaire de prouver ce point. Lorsque vous trouvez la monnaie d'un pays réduite au quart de sa valeur, il devient presque impossible d'envoyer des produits à ce pays; et l'on n'a pas remédié à cette situation, comme on l'a fait aux Etats-Unis, par des règlements efficaces.

La cinquième et dernière cause que je mentionnerai, est que malheureusement, des membres du gouvernement ont saisi l'occasion du débat sur le budget pour déclarer que le nouveau tarif sonnait le glas de la protection. Non seulement on a jeté aux vents la déclaration faite par le ministre des Finance et l'espoir qu'il avait exprimé d'avoir atteint la stabilité et de pouvoir la maintenir, mais on a proféré une menace contre nos entreprises industrielles, disant qu'en ce pays, elles n'avaient rien à espérer du gouvernement en fait de stabilité des droits, que d'année en année on diminuerait ces droits, et qu'à la fin, le glas de la protection ayant été sonné, le temps viendrait où nos manufactures seraient exposées à toutes les vicissitudes d'une politique libre-échangiste. Le premier résultat de cette menace est que celui qui avait placé du capital dans nos industries devint prudent et ne forma plus de nouveaux projets d'expansion. Tous les agrandissements projetés furent arrêtés. Lorsque ceux qui placent des capitaux ne savent pas, si l'année suivante, on n'ébranlera pas la base de nos industries et l'on ne mettra pas des obstacles à leur développement, ils deviennent nerveux et prudents. Cette déclaration basée sur l'esprit de la loi m'a semblé particulièrement malheureuse.

Si les causes de la présente situation industrielle sont les précédentes, nos bons amis qui ont fait le diagnostic du mal et qui ont proposé une mesure comme remède doivent nécessairement prescrire un remède efficace et suffisant. Tenant compte de ce que je viens de dire, j'ai simplement à lire la résolution de mon honorable ami:

> Que de l'avis du Sénat, les articles de la Loi des douanes qui établissent un tarif de préférence sur les importations de la Grande-Bretagne soient abrogés jusqu'à ce que le Gouvernement britannique accorde un tarif réciproque sur les articles que le Grande-Bretagne importe du Canada ou suspendus jusqu'à l'adoption de certaines conventions.

Admettons que la résolution soit adoptée et mise en vigueur, on n'aura remédié qu'à l'une des causes du mal, c'est-à-dire à cette cause qui est l'augmentation de la préférence britannique. Mon honorable ami et le Sénat ne

peuvent appuyer une résolution qu'ils ne croient pas efficace pour atteindre le but visé par son adoption. Ce n'est pas un remède que le Sénat peut approuver comme un remède à l'état de choses existant. Il peut y avoir des mesures qui tendront à remédier à la situation. Quelles sont-elles? Si la préférence britannique, après les augmentations de l'an passé, a un mauvais effet sur les industries canadiennes, le remède évident est d'enlever cette augmentation. Par ce moyen on appliquera un remède à ce mal particulier qui fait tort à notre système industriel. On aurait pu le faire. Si l'on reconnaît que les circonstances dans lesquelles les produits entrent au pays sous le système de la préférence britannique sont telles que des manufacturiers des autres pays aient un accès indu dans ce pays, en nous envoyant des produits en parties manufacturés chez eux mais finis et marqués en Angleterre, alors on doit prendre les moyens suffisants pour remédier à ces conditions. Ainsi, en supprimant l'augmentation de la préférence qui a été accordée et en laissant la préférence sur son ancienne base, en rendant plus difficiles les conditions d'entrée des produits étrangers dans ce pays, on peut appliquer par là un remède à ce mal particulier. Mais ce remède n'aurait aucun effet sur les causes principales de l'état de choses existant aujourd'hui. Il ne serait pas un remède suffisant pour la réduction de notre tarif en bas de la marque de sûreté; il ne remédierait pas aux autres causes responsables, dans une grande mesure, des conditions existantes. Je soutiens donc que mon honorable ami n'a pas présenté à cette Chambre un remède suffisant pour le mal tel qu'il existe.

Il y a aussi une autre chose que je veux dire. Il ne doit point y avoir de différence entre une préférence indue accordée aux produits britanniques, que nous pouvons difficilement révoquer et qui est désastreuse aux industries canadiennes, et la préférence que nous accordons aux autres pays, et qui cause le même mal. Pourquoi signaler particulièrement la concurrence faite à nos produits par les produits britanniques jouissant de la préférence, et laisser intacts les préférences, les réductions et les privilèges accordés aux produits des autres pays? Sûrement, ce n'est pas au Canada, partie intégrante de l'empire, d'encourager ce traitement partial et spécial dans une affaire aussi importante que celle-ci.

Laissez-moi citer quelques chiffres. Je les prends dans le discours de l'honorable sénateur de Stadacona (l'honorable M. Webster). Il a cité des statistiques sur les importations de tissus cardés et de lainages, importés de Grande-Bretagne et de France pendant les années 1921 et 1924. Les statistiques sont intéressantes. En 1921, nous avons importé de Grande-Bretagne 237,423 verges de tissus cardés et de lainages. En 1924, cette quantité avait augmenté jusqu'à 880,423 verges, une augmentation considérable puisque la quantité faisait plus que tripler celle de 1921. On dit en conséquence que l'industrie des lainages est affectée d'une manière désastreuse. De la France, nous n'avons importé en 1921 que 5,000 verges de ces mêmes produits; en 1924, nous avons importé 93,672 verges, ou 19 fois plus qu'en 1921. Si vous traitez une cause de la maladie qui affecte nos industries, est-ce que vous ne traiterez pas l'autre?

Prenez ensuite les tissus pour femmes et enfants. En 1921, nous en avons importé d'Angleterre pour une somme de $396,870; en 1924, pour $465,405, soit une augmentation de 17 pour cent. De France nous avons importé pour $15,590 de ces articles en 1921; et en 1924, pour $232,563, soit une augmentation de 1,500 pour cent. D'où l'on voit que ces produits venant de France ont atteint en trois ans presque la moitié de l'importation anglaise. Si nous devons légiférer contre les importations de cette sorte d'articles lorsqu'ils nous arrivent de la Grande-Bretagne en vertu de la préférence britannique, que ferons-nous pour nous protéger contre les importations de France qui augmentent sans cesse?

Prenons les casimirs. En 1921, nous en avons importé de Grande-Bretagne pour une valeur de $135,132; en 1924, pour une valeur de $191,961, soit une augmentation de 58 pour cent. De France, nous en avons importé pour $11,993 en 1921, et pour $77,592 en 1924, une augmentation de 650 pour cent.

Je ne fais qu'attirer l'attention de cette Chambre et du public en général qui veut étudier cette question, sur le fait que si la préférence accordée à la Grande-Bretagne peut avoir des conséquences regrettables sur nos industries, plus funeste encore a été la préférence accordée aux autres pays par des traités. Si la chose continue à aller de ce pas pendant deux ou trois ans, les importations des articles venant de France auront dépassé et de beaucoup nos importations d'Angleterre; et conséquemment la compression de notre production industrielle en sera augmentée d'autant.

Mais étudions davantage la question. Dans le moment même où un traité donnait ces avantages à la France, vous êtes allés plus loin vous-mêmes. Le gouvernement, dans ce laisser-aller et cette bonasserie qui le caractérise, négociait tous ses traités, et tous ses arrangements commerciaux. Il dit: "Oui, nous allons procéder de cette manière: nous allons donner

et recevoir le traitement de la nation la plus favorisée et nous allons faire un traité sur ces bases." Et par le fait même qu'il signe le traité, il donne à l'Italie, qui est aussi un de nos concurrents en certains produits, les mêmes privilèges qu'il vient de donner à la France, et pour lesquels la France a payés jusqu'à un certain degré, mais pour lesquels l'Italie ne donne absolument rien en retour.

Vous avez conclu le même traité avec la Belgique, et ce traité sera devant nous sous peu pour recevoir notre assentiment et notre ratification. Vous avez fait la même chose, malgré vous, pour la Suisse, le Japon et huit ou dix autres nations.

Ce remède ne doit pas être appliqué à notre mère patrie seulement, lorsque nous avons devant nous des faits aussi frappants et qui proviennent d'autres engagements. Laissez-moi aller un peu plus loin. J'en arrive maintenant à une question qui, je le crois, a échappé à l'attention de mon honorable ami le proposeur de cette motion (l'honorable M. David) et de mon honorable ami qui l'a appuyé (l'honorable M. Webster). Quelle est-elle? C'est une question qui, je crois, est d'une grande importance. Lorsque nos représentants ont siégé, à Paris, pour négocier un traité avec le gouvernement français, ils avaient leur tarif devant eux. Nous avons un tarif à trois divisions, un tarif préférentiel, un tarif intermédiaire, et un tarif général. Nos représentants assis en face de représentants français demandaient des concessions mutuelles. On en vint à discuter une espèce particulière d'articles. Nos représentants ont dit aux Français: "Maintenant qu'allez-vous nous concéder sur cette sorte d'articles dans votre pays"? Et les représentants français de dire aux nôtres: "Laissez-nous examiner cette sorte d'articles; qu'obtenons-nous de vous? Nous trouvons là un tarif préférentiel en vertu duquel la Grande-Bretagne, par exemple, envoie ses marchandises en Canada à un taux modéré. Maintenant, la Grande-Bretagne est un de nos concurrents. Nous ne pouvons vous donner autant que nous le pourrions si ce concurrent était sur le même pied que nous; ce concurrent obtenant un traitement préférentiel, nous devons diminuer la compensation que nous vous donnons".

Voyez-vous l'effet de cet argument? Ces traités furent négociés absolument sur le principe que les importations britanniques étaient spécialement protégées par un tarif préférentiel, et nous avons une espèce de marché basé sur le fait que la concurrence de la Grande-Bretagne s'exercera avec la France seule, en vertu de ce tarif préférentiel. Quelles seront les conséquences? Adoptez cette résolution,

mettez-là en vigueur, et vous changez entièrement le principe des négociations. Vous éliminez le principal concurrent de ces pays, et vous donnez tout cet avantage à ces nations à qui vous avez accordé le traitement de la nation la plus favorisée. Quel sera l'effet de cette action? Il sera très significatif.

Dans le traité français, il y a trois annexes: l'annexe D, où l'on accorde un taux fixe aux importations françaises, et qui comprend 31 articles, tous plus ou moins importants, et quelques-uns très importants. Vous avez l'annexe E, qui donne à la France un tarif intermédiaire, plus 10 pour 100 du montant des droits, et qui contient 91 articles produits dans presque tout le Canada industriel, jouissant de ce taux. Enfin vous avez l'annexe F qui donne à la France un tarif intermédiaire, sur certains articles plus 15 pour 100 du montant des droits; Les trois articles sur lesquels cette concession s'applique couvrent beaucoup de choses puisqu'ils touchent à chaque branche de nos industries.

Voyons comment tout cela va fonctionner. Nous avons donné ce privilège à l'Italie, à la Suisse, et au Japon; nous allons maintenant le donner au Luxembourg et à la Belgique; on dit qu'on l'accordera ensuite à la Hollande. Voulez-vous penser à ce qu'est la Belgique, à ce qu'est la Hollande, si on les considère comme concurrents avec quelques-unes de nos industries? Mais vous leur donnez ces privilèges quand même; ils les possèdent; et ils vont exercer, d'après le traité, leurs pleins droits et pouvoirs, et envoyer leurs exportations en ce pays.

L'honorable monsieur qui a parlé la nuit dernière a dit entre autres choses—je ne suis pas d'accord avec lui sur ses déductions—, qu'immédiatement après le passage du train-exposition en Belgique, nos exportations en ce pays ont augmenté de $5,000,000. Il a cité deux faits, mais je crois qu'il a manqué d'établir le lien entre les deux faits. Il peut y avoir d'autres causes.

L'honorable M. BEAUBIEN: J'ai cherché s'il y avait d'autres causes? Est-ce que mon très honorable ami peut en trouver?

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je n'ai pas cherché.

L'honorable M. BEAUBIEN: J'aimerais à voir chercher mon honorable ami.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Depuis le temps où je passais sur le pont aux ânes, il y a très, très longtemps, j'ai toujours été prudent en rapprochant deux faits et en en tirant une conclusion, à moins qu'ils ne soient très intimement liés.

Maintenant, qu'arriverait-il si cette résolution était adoptée? Prenons "bas et chaussettes". Le taux préférentiel britannique est maintenant de 25 pour 100; le tarif intermédiaire est de 32½ pour 100; et le tarif général de 35 pour 100. Mettez la résolution en vigueur et le tarif préférentiel n'existe plus. Où se trouve l'Angleterre? Elle retourne au tarif général. L'Angleterre serait obligée de payer un tarif de 35 pour 100 pour nous expédier cette marchandise importante pour nous, au lieu de payer le tarif actuel de 25 pour cent, pendant que toutes les autres nations nous enverraient leurs produits à 32½ pour 100, plus 10 pour 100 ou 15 pour 100. Je vous demande si c'est un traitement juste et raisonnable.

Maintenant, prenons les étoffes. Le tarif préférentiel est de 27½ pour 100, le tarif intermédiaire de 35 pour 100, et le tarif général de 35 pour 100. La France et tous les autres pays jouissent du tarif intermédiaire de 35 pour 100 plus 15 pour 100. Ainsi la Grande-Bretagne retomberait du tarif actuel de 27½ pour 100 à 35 pour 100, tandis que les autres nations jouiraient de ce tarif de 35 pour 100, le tarif intermédiaire, plus une déduction de 15 pour cent sur le montant total des droits à payer.

Prenons ensuite les viandes de diverses sortes. Le tarif préférentiel est de 17½ pour 100, et le tarif général de 27 pour 100. Il y a aussi un taux fixe de 20 pour 100. Ceci veut dire que les importations de ces produits, lorsqu'elles viendraient des autres pays, entreraient au taux fixe de 20 pour 100 tandis que les importations britanniques paieraient 27 pour 100.

Prenons les velours. Le tarif préférentiel est de 17½ pour 100; le tarif général est de 35 pour 100; le taux fixe de 20 pour 100. Enlevez la préférence britannique, et vous avez tous les pays nous envoyant leurs importations à 20 pour 100, tandis que l'Angleterre nous les enverrait à 35 pour 100.

J'ai fait une énumération plus ou moins longue, mais le principe s'applique toujours de la même manière sur des centaines d'articles différents. Ceci démontre, à mon avis, qu'il serait impossible de remédier à la difficulté en abolissant la préférence britannique, en éliminant complètement l'Angleterre de notre marché, et en donnant à ses autres concurrents un avantage sur elle de 7½, 10 et 15 pour 100. Mais je veux aller un peu plus loin. Je crois que le remède qu'on veut appliquer par cette résolution est un remède qui nous ferait du tort, qui est injuste et partial, et qu'il est aussi impossible pour le Sénat d'adopter cette attitude, tout aussi bien que pour tout autre corps législatif en Canada.

Mais la préférence britannique s'applique aussi aux matières premières et à d'autres articles à demi fabriqués. Donc, du moment où vous abrogez ou supprimez la préférence britannique, à ce même moment, des matières premières et des objets à demi fabriqués, pour une valeur de plusieurs millions, devront payer le plein montant des droits, et ce sont ces matières premières qui, dans bien des cas, soutiennent nos industries canadiennes et leur donnent la vie. Ce serait injuste et nuisible pour plusieurs industries canadiennes.

Cette résolution serait aussi à notre détriment sous d'autres rapports. Notre charbon nous arrive à un certain taux. Les Etats-Unis nous envoient des quantités immenses de charbon. Du moment où vous enlevez la préférence britannique, vous éliminez un des concurrents des Etats-Unis, et justement celui qui peut nous fournir le charbon au taux le plus bas, Les EtatsUnis craignent ce concurrent. Notre propre population qui consomme ce produit aime ce concurrent qui lui permet de diminuer le compte du charbon. Mais si vous enlevez la préférence britannique, vous détruisez, dans la même mesure, la valeur de cette concurrence.

Prenez encore les feuilles de fer-blanc. Nous ne les fabriquons pas dans notre pays, mais nous avons d'importantes industries qui dépendent des importations de cet article. Il y a un tarif préférentiel de 25 pour cent sur les feuilles de fer-blanc, et les deux autres tarifs sont de 45 et de 50 pour cent. Enlevez la préférence britannique, et vous imposez aux concurrents de la Grande-Bretagne sur notre marché un tarif de 50 pour cent, tandis que vous laissez tous les autres pays avec un tarif de 45 pour cent. Voici des faits très importants qu'il ne faut pas oublier.

La résolution suppose que le peuple anglais a dit qu'il ne voulait pas nous donner de préférence, et qu'ainsi, il faut lui faire prendre de sa propre médecine. Je ne crois pas que nous puissions conclure si vite, même sous ce rapport. Il est vrai qu'il y a eu une élection qui a changé la politique de M. Baldwin, et que le parti qui l'appuyait a été remplacé pour le moment par le parti ouvrier qui est monté au pouvoir. On a interprété ceci comme un refus, de la part du peuple anglais, d'appliquer la préférence. Mais il s'est produit justement l'autre jour un vote très significatif dans la Chambre des Communes anglaise. C'était un vote donné par la Chambre au grand complet sur une résolution de M. Baldwin demandant la ratification et l'approbation des résolutions

de la conférence impériale. Il n'y a eu qu'une différence de huit votes entre adversaires et partisans des résolutions dans une Chambre comprenant de 550 à 560 députés. Ces députés qui ont voté "oui" venaient de subir des élections tenues, il y a quelques mois, et ils ignorent encore s'ils n'auront pas à subir une autre élection dans deux ou trois mois. Cette expression d'opinion, donnée après un débat complet dans une Chambre des communes où les députés étaient tous présents, m'a donné beaucoup de consolation; et, après tout, nous ne sommes peut-être pas très loin du temps où nous obtiendrons ce que nous appelons un traitement favorable du peuple anglais et du gouvernement anglais.

Souvenons-nous que l'époque actuelle est une époque de transition dans la politique anglaise. Personne ne sait si le gouvernement actuel restera longtemps au pouvoir, parce que sa minorité est considérable, et qu'il dépend entièrement des bonnes grâces des deux autres partis. Il peut rester au pouvoir assez longtemps, mais, d'un autre côté, il peut n'y pas rester longtemps. On s'attend à une élection sous peu; et je crois que nous pouvons parfaitement attendre l'opinion murie du peuple anglais avant d'abolir la préférence.

Bien que la Grande-Bretagne ne nous ait pas accordé préférence pour préférence—ce qui veut dire qu'elle ne nous l'a pas donnée en entier, et a retiré une partie de ce qu'elle nous avait accordé,—je crois qu'il y a encore des avantages dans l'arrangement préférentiel qui existe entre nous et la Grande-Bretagne. Enfin, nous avons introduit la réciprocité et la préférence, deux principes importants, dans nos tarifs et dans nos relations commerciales, et cela depuis plusieurs années. Comment pouvons-nous avoir la préférence, et comment pouvons-nous établir la réciprocité avec les autres pays, à moins d'avoir un tarif protecteur qui rendra notre pays assez prospère pour qu'il vaille la peine d'avoir avec lui un tarif réciproque et des arrangements préférentiels? Nous avons cru qu'il n'était pas illogique d'avoir un tarif protecteur d'un côté, et un système de préférence et de tarifs réciproques de l'autre; et nous croyons qu'après tout, cela nous a été utile et nous a rapporté des bénéfices. Enfin, nous avons établi ce système, et nous avons donné à l'empire britannique, pour presque tous ses produits, une entrée préférentielle sur nos marchés. Nous l'avons fait pour notre propre bien. Nous l'avons fait à cause de ce sentiment d'unité qui existe entre les diverses parties de l'empire. Je ne crois pas que nous puissions abolir tout cela à la légère, ou diminuer l'espérance que nous avons de voir une préférence réciproque établie définitivement, en supprimant la préférence telle qu'elle existe maintenant.

Laissez-moi aller plus loin. Il y a préférence et préférence. Nous pouvons retirer des avantages d'un arrangement commercial avec l'Italie. Ces avantages sont purement commerciaux. Il y a des avantages que nous retirons de notre parenté avec l'Angleterre, et qui ne sont pas purement commerciaux, mais qui dépassent de beaucoup les avantages commerciaux, et que nous ne pourrions obtenir par aucune méthode. Nous, du Canada, ne devons pas oublier que bien que nous ayons joui de tous les avantages de la protection du drapeau britannique, de la flotte britannique, de l'armée britannique, nous n'avons pas, parlant par comparaison, payé un seul sou pour cette protection. Le fardeau de cette dépense a été supporté, et est supporté encore aujourd'hui, dans toute son immense lourdeur, par le contribuable britannique, qui n'est pas plus capable de supporter ce fardeau que le contribuable canadien n'est capable de porter un fardeau semblable. Voilà un avantage absolu. Et c'est un autre avantage que de nous donner un marché pour la plupart de nos produits, le plus grand marché que nous ayons dans le monde. Nous ne devons pas être trop parcimonieux lorsque nous tentons de balancer les avantages en matière de commerce, avec les autres avantages dont j'ai parlé.

Maintenant, pour résumer,—car je ne peux parler plus longuement, vu l'état avancé de la session,—laissez-moi dire franchement ma pensée. Les conditions de notre commerce, relativement à la production industrielle et du travail qui en dépend, ne sont pas très florissantes, pour ne rien dire de plus. Nos industries produisent moins. Et nous avons à envisager et à craindre la perspective de diminutions de droits; en conséquence le capitaliste ne voudra pas entreprendre de développer davantage ses activités commerciales. Il se contente de ses ressources actuelles et n'a d'autre cure que de gagner sa subsistance.

Maintenant, le remède ne se trouve pas, ne peut pas se trouver dans une résolution comme celle-ci si mon diagnostic des causes de l'état de choses existant est le moindrement juste. Le remède doit être plus général; il doit être fondamental; il doit en être un que nous pouvons recommander à ce pays et que nous pouvons appuyer. Nous ne pouvons recommander un remède qui ne serait que l'élimination de la préférence britannique. Nous ne pouvons faire de ce remède une politique générale. Ce qu'il nous faut, c'est une politique qui serait l'expression des sentiments de cette Chambre, et, si c'est possible, l'expression des sentiments

de ce pays. Il faudrait ensuite l'adopter, l'appuyer, la jeter au milieu des futures batailles électorales de ce pays, jusqu'au jour où nous aurons obtenu le retour de ce qui peut nous donner une juste stabilité industrielle et une juste prospérité industrielle. Je crois donc, en conséquence, que quelque chose de plus radical et de plus large que la présente résolution est nécessaire.

Quelques-uns de nous peuvent avoir eu l'impression que l'Association des manufacturiers approuvait ce désir évident d'abolir la préférence britannique. Je n'interprète pas ainsi son attitude. L'Association des manufacturiers a adopté deux résolutions. L'une couvre le point de la préférence. Elle demande au gouvernement d'abolir le tarif préférentiel dont jouit maintenant le Royaume-Uni, ou d'augmenter les taux tarifaires de manière à faire disparaître cette différence qui existe entre les salaires et autres coûts de production au Canada et dans l'Angleterre. Et cela veut dire que cette résolution demande la stabilité d'un tarif protecteur qui répondra aux besoins et aux circonstances du jour, en même temps que le maintien de la préférence britannique.

L'autre résolution peut se résumer comme suit: lorsque le gouvernement aura appliqué des droits tarifaires plus élevés, il devra tenter d'augmenter nos exportations en faisant des arrangements tarifaires préférentiels basés sur le principe des négociations avec d'autres pays, particulièrement avec les autres pays qui composent l'empire britannique. C'est une déclaration au point. "Vous pouvez nous aider un peu en restreignant l'augmentation de la préférence britannique." Mais la meilleure chose à faire est de tenir cette préférence dans de justes bornes et d'élaborer un tarif qui pourra être, dans l'avenir, comme il a été dans le passé, une partie consistante de notre politique commerciale générale.

Je propose donc que tous les mots après "Sénat" dans la première ligne, soient abandonnés, et qu'on les remplace par ce qui suit:

La conservation utile des industries canadiennes et l'emploi consécutif de la main-d'œuvre canadienne dans ces industries exigent l'adoption et le maintien d'un régime de protection adéquate et consistante, moyennant lequel aussi les bénéfices collatéraux d'accords commerciaux de réciprocité et de préférence avec les pays étrangers et au sein de l'Empire respectivement peuvent être le plus effectivement obtenus.

Si nous adoptons cette résolution comme notre mot de passe, si nous la défendons et demandons au peuple de ce pays de l'approuver et de nous donner un mandat pour la mettre en pratique, le peuple, éclairé par une campagne d'éducation et de travail, manifestera sa volonté. Aujourd'hui le gouvernement ne suit pas la volonté populaire en mettant en pratique une politique tarifaire incertaine et hésitante. Cette incertitude due à la faiblesse d'un gouvernement qui ne représente pas la majorité et qui se maintient au pouvoir par la bonne grâce des autres partis, est cause que nous ne pouvons établir une politique stable de tarif. Le plus vite nous soumettrons cette question au peuple, le plus vite la situation deviendra plus claire, et je suis certain que le peuple désire une mesure de protection raisonnable, des arrangements préférentiels réciproques avec les autres nations, et un traitement préférentiel équitable entre les divers membres de la famille britannique.

Nous avons parlé de chômage. Personne ne peut nier que durant la dernière année, des milliers et des dizaines de milliers d'artisans et d'ouvriers ont quitté ce pays. Pourquoi? Parce qu'ils ne trouvaient pas d'emploi et de salaires suffisants. Vous pouvez dire maintenant qu'ils reviennent, mais s'il sont partis faute de trouver du travail, et si les conditions de travail ne sont pas meilleures à leur retour, ils ne sont pas beaucoup en meilleure position, car au plaisir d'être de nouveau chez eux ne vient pas s'ajouter celui de gagner un salaire convenable et suffisant pour payer les dépenses de leur subsistance.

Je ne veux pas occuper votre attention plus longtemps sur cette question, et je place cette résolution devant la Chambre pour qu'elle la prenne en considération.

Le débat est ajourné sur motion de l'honorable M. Turgeon.

A six heures, le Sénat lève la séance.

Le Sénat reprend sa séance à 8 heures p.m.

CHEMIN DE FER SOUTHERN NEW-ENGLAND

INTERPELLATION ET DEBAT

Le Sénat a repris, du 17 juin, le débat sur l'interpellation de l'honorable M. Robertson:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur la nécessité et l'opportunité qu'il y a de parachever le chemin de fer Southern New England, et qu'il demandera au gouvernement quelle est son intention à cet égard.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je ne retiendrai pas longtemps la Chambre par mes remarques sur ce sujet, qui a été soulevé par l'honorable représentant de Welland, l'ex-ministre du Travail (l'honorable M. Robertson). Son exposé a pleinement éclairé la situation. L'ancienne compagnie du Grand-Tronc a dépensé $7,000,000 sur cette voie; elle a gardé jusqu'à maintenant, et elle gardera pour quelque temps encore les droits que lui confèrent les chartes. Si elle les abandonnait, on prévoit que les personnes habitant à proximité de la voie et les muni-

cipalités qui ont accordé ces droits dans leurs limites présenteraient de fortes réclamations en dommages, de sorte que les chemins de fer nationaux du Canada perdraient une somme assez importante. D'un autre côté, le problème n'est pas sans difficultés, et tout ce que je puis dire à mon honorable ami, c'est qu'il reçoit la plus sérieuse attention du conseil d'administration des chemins de fer nationaux du Canada et du gouvernement.

BILL DE DIVORCE

Deuxième et troisième lectures du bill T6, intitulé: Loi pour faire droit à Henry George Stuart Johnston.—L'honorable M. Planta.

COMPTE RENDUS DES DEBATS

SECOND RAPPORT DU COMITE PERMANENT

L'honorable M. POIRIER propose l'adoption du second rapport du comité permanent des comptes rendus des débats du Sénat.

Il dit: Honorables messieurs, nous exposons le même état de choses qui existe depuis 1913 —c'est-à-dire que nous payons $40 par semaine à M. Blacklock, le reporter anglais, et $20 par semaine à M. Fortier, le reporter français. Leur compte rendu est satisfaisant et, conséquemment, ils ont droit à la rémunération spécifiée.

La motion est adoptée, de même que le rapport.

TROISIEME RAPPORT DU COMITE

L'honorable M. POIRIER propose l'adoption du troisième rapport du comité permanent des comptes rendus du Sénat.

Il dit: Honorables messieurs, nous avons reçu une communication de l'Imprimerie Nationale, indiquant que les contributions des membres de cette Chambre et de l'autre Chambre ne couvrent pas les frais d'impression et de distribution des copies supplémentaires des débats que requièrent ces membres. L'augmentation prévue des tarifs est minime. On n'a aucune intention de prélever un bénéfice, mais l'objectif est de se débarrasser d'une balance défavorable. Cette balance défavorable l'an dernier, s'éleva à quelque $200; ainsi vous pouvez constater que l'augmentation est très légère.

La motion est adoptée, de même que le rapport.

LOI DES COMPAGNIES

RENVOYEE AU COMITE DES BANQUES ET DU COMMERCE

Sur l'ordre du jour:

Prise en considération des amendements apportés par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill 118, intitulé: "Loi modifiant la Loi des Compagnies."

L'hon. M. DANDURAND.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, en vue d'assurer une étude plus approfondie d'une clause de ce bill, et peut-être, son amélioration, je propose qu'il soit renvoyé au comité des banques et du commerce, pour plus ample considération.

La motion est adoptée.

BILL DE L'EGLISE UNIE DU CANADA

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. ROBERTSON propose que soit lu une deuxième fois le bill 47, intitulé: "Loi constituant en corporation l'Eglise-unie du Canada."

Il dit: Honorables messieurs, le bill n° 47, tel que présenté à cette Chambre, se rapporte à un sujet qui a attiré l'attention et agité les esprits d'une partie importante du peuple du Canada depuis longtemps. Il serait peut-être convenable que, en le présentant à l'étude des honorables membres du Sénat, je raconte brièvement ce qui amena la situation actuelle.

Le Canada est un jeune pays, et une partie importante des générations présentes ou passées y vinrent de pays étrangers. Ces gens apportèrent avec eux leurs traditions et leurs croyances religieuses. Mais, avec le temps, ils se trouvèrent mêlés à des gens d'autres croyances, parfois assez semblables aux leurs, et le milieu où s'écoulait ici leur existence étant différent de celui de leur terre natale; il devint bientôt évident qu'il faudrait unir les organismes religieux protestants; pendant les cent dernières années, on remarqua une tendance dans cette direction, au Canada. Pendant ce temps, au sein des trois églises qui cherchent maintenant à s'unir, il y eut quelque quarante fusions différentes. Je crois que l'église presbytérienne, telle qu'elle est actuellement constituée, est le résultat de neuf fusions; et la présente église méthodiste, de la fusion de quelque huit sectes variées. De même, l'église congrégationaliste est le résultat, je pense, de deux ou trois fusions. Le dernier mouvement de fusion se produisit dans l'église méthodiste, je crois, en l'an 1884, alors que quatre différents corps se fusionnèrent en une seule organisation et furent constitués en corporation par une loi du Dominion, prenant le nom d'église méthodiste du Canada. De même, en 1875, trois ou quatre organisations différentes de Presbytériens s'unirent et devinrent ce qui est connu depuis comme l'église presbytérienne du Canada. En 1889, on prépara les voies à une nouvelle fusion d'églises. Les différents organismes religieux qui présentent actuellement leur requête au Parlement—chargèrent des délégués de surveiller les événements, étudier les pos-

sibilités, tenter de tirer quelques conclusions et de faire des recommandations aux différentes églises affectées.

On en resta là jusqu'en 1902, alors que le Congrès Général des Méthodistes, lequel se réunit seulement une fois tous les quatre ans, et qui se tenait alors dans la ville de Winnipeg, entendit, je pense, le docteur Patrick, pasteur presbytérien, qui, au nom de l'assemblée générale presbytérienne, présenta les vœux de l'assemblée presbytérienne au Congrès. Au cours de son discours il fit les premières allusions directes que je connaisse à une fusion organique.

L'honorable M. GILLIS: L'honorable sénateur affirme-t-il que le docteur Patrick parlait en tant que représentant de l'église presbytérienne, ou qu'il était autorisé de quelque façon à faire cette déclaration au Congrès?

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami demande si le docteur Patrick parlait avec l'autorisation nécessaire pour représenter l'église presbytérienne ou seulement en son nom. En cette circonstance, le docteur Patrick représentait officiellement l'assemblée générale presbytérienne. Il n'avait pas été autorisé par l'Assemblée à faire cette proposition, je crois; mais il représentait officiellement l'église. Si cette affirmation n'est pas conforme aux faits, je serais heureux qu'on me le prouve.

A la suite du discours du Dr Patrick, le Congrès général des méthodistes étudia la suggestion et adopta une résolution qui fut présentée l'année suivante à l'Assemblée générale presbytérienne, et l'idée prit officiellement naissance.

De cette suggestion naquirent des comités nommés par les diverses églises—congrégationaliste, méthodiste et presbytérienne—et chargées de faire une enquête complète et de présenter un rapport. De 1904 à 1908, ce comité mixte accomplit la tâche qui lui avait été confiée. En 1909 un rapport fut présenté à l'Assemblée générale presbytérienne, dans lequel le comité exposait les résultats de son travail, de même que ses recommandations. Ce rapport fut étudié et adopté par l'Assemblée générale presbytérienne en 1909, mais l'église méthodiste ne put le considérer officiellement qu'en 1910, à son congrès général qui, comme je l'ai dit, ne se réunit qu'une fois tous les quatre ans. En 1910, le Congrès général des méthodistes approuva le projet de fusion recommandé par le comité mixte.

L'église presbytérienne, par l'intermédiaire de son Assemblée générale, chercha alors les moyens d'effectuer la fusion. Ni l'église méthodiste, ni l'église presbytérienne, qui, d'après les lois et règlements qui les gouvernent, sont des cours religieuses constituées par les fidèles, n'ont besoin de soumettre une question de cette sorte à leurs congrégations. Dans l'église méthodiste, la décision du Congrès général est finale. L'Assemblée générale presbytérienne est soumise à un régime quelque peu différent; elle doit de toute nécessité se soumettre aux stipulations de la loi Barrier et obtenir l'approbation des divers presbytères. Mais dans aucune de ces églises, il n'est nécessaire d'obtenir l'approbation de chacun des fidèles. Sans tenir compte de ce fait, l'Assemblée générale presbytérienne soumit la question aux presbytères, comme le veut la loi; elle alla plus loin et soumit l'affaire aux Sessions, c'est-à-dire aux fidèles et adhérents de l'église presbytérienne de tout le Canada. L'église méthodiste agit de même, parce que l'importance de cette question justifiait les autorités de consulter les fidèles sur les profonds changements qu'amènerait la fusion. Conséquemment, en 1911, les trois églises soumirent la question à leurs fidèles; les résultats de cette consultation sont, je crois, bien connus. Mais pour rafraîchir la mémoire des honorables messieurs, il peut être opportun de les rappeler brièvement.

On comptait alors dans l'église méthodiste 12 conférences, dont 11 approuvèrent, et une désapprouva la fusion. Le comité spécial de la Conférence générale décida de soumettre toute la question aux bureaux officiels et aux fidèles de l'église méthodiste, avec ce résultat que, parmi les 29,820 dignitaires de l'église méthodiste, 23,475 votèrent en faveur de la fusion telle que proposée par le comité mixte dont le rapport avait été présenté en 1910, et 3,869 dignitaires se prononcèrent contre ce projet. Il y avait à cette époque 293,967 membres ayant plus de 18 ans et jouissant de tous les privilèges des fidèles; sur ce nombre, 150,841 votèrent en faveur de la fusion et 42,278 la désapprouvèrent. Les votes des fidèles ayant moins de 18 ans furent enregistrés dans un scrutin spécial, mais ils se divisèrent dans les mêmes proportions. Sur la foi de ce vote d'un peu plus de la moitié de tous les fidèles, l'église méthodiste décida d'adopter formellement le projet de fusion. Depuis ce moment, elle s'en est tenue à cette décision; aujourd'hui, non seulement les fidèles appuient cette décision dans la proportion du vote alors enregistré, mais, autant que je le sache, l'église est unanime dans son approbation du projet de fusion.

Les congrégationalistes, au nombre d'environ 30,000, signifièrent, par une majorité plus considérable, leur désir de faire partie de l'Eglise-unie.

L'église presbytérienne soumit en 1911 la question suivante à ses membres:

Etes-vous en faveur de la fusion organique avec les églises méthodiste et congrégationaliste?

On comptait 9,675 anciens dans l'église presbytérienne, dont 6,245 approuvèrent le projet et 2,475 le rejetèrent. Il y avait aussi à cette époque 287,944 fidèles dont 106,755 votèrent pour la fusion et 48,278 contre. Parmi les adhérents de l'église presbytérienne, on enregistra 37,175 votes favorables et 14,174 votes défavorables.

On avait soumis aux fidèles une question directe, leur demandant leur opinion sur le projet de fusion avec les églises méthodiste et congrégationaliste; mais le questionnaire ne faisait aucune allusion aux détails du projet. En conséquence, les autorités de l'église reçurent plusieurs lettres demandant des explications et présentant des suggestions. Toutes ces suggestions furent soumises pour étude au comité, de 1912 à 1914, qui représentait trois églises.

En 1914, on revisa le projet de fusion. Ce nouveau projet fut approuvé par le comité mixte et soumis aux trois organisations exécutives, c'est-à-dire l'Assemblée générale presbytérienne, la Conférence méthodiste et l'Union congrégationaliste. Les méthodistes et les congrégationalistes approuvèrent le nouveau projet et l'adoptèrent, sans consulter de nouveau les fidèles, mais les presbytériens décidèrent, conformément à leur coutume et à la loi Barrier, qu'on ne devait pas traiter légèrement un sujet aussi sérieux, et qu'il convenait de demander leur opinion à tous les intéressés. Le nouveau projet de fusion et l'appendice de la loi furent donc soumis aux Presbytères, aux Sessions et aux fidèles de toute l'église presbytérienne du Canada.

En 1915, on demanda de nouveau aux fidèles d'approuver ou rejeter le projet de fusion, qui avait été corrigé et revisé sur plusieurs points afin de répondre aux objections présentées par les presbytériens de toutes les parties du pays. Les églises méthodiste et congrégationaliste avaient accepté ces modifications et les avaient soumises aux communautés.

Par ailleurs, certains de nos amis presbytériens, qui n'approuvaient pas le mouvement de fusion, avaient fait remarquer que le premier scrutin n'avait pas obtenu un vote suffisant pour justifier la fusion avec les autres églises. C'est pourquoi, au moment du second scrutin, on imprima l'avis suivant sur le bulletin soumis aux fidèles:

Les fidèles doivent se rappeler que la décision en cette matière sera déterminée par les votes enregistrés.

L'hon. M. ROBERTSON.

C'est-à-dire que la majorité des votes enregistrés devait être décisive.

L'honorable M. MURPHY: En quelle année était-ce?

L'honorable M. ROBERTSON: 1915. Tout comme dans nos élections municipales, provinciales ou fédérales, la majorité des votes enregistrés devait déterminer les résultats, sans qu'on se préoccupât de savoir si chaque électeur avait voté.

On soumit alors aux fidèles une question quelque peu différente de la première sous la forme qui suit:

Ets-vous en faveur de la fusion avec les églises méthodiste et congrégationaliste du Canada, d'après le projet approuvé par l'Assemblée générale de 1915?

Vous remarquerez, honorables messieurs, que la question de 1911 avait été élargie; on avait d'abord demandé aux fidèles s'ils approuvaient la fusion organique avec les deux autres églises; en 1915 on leur demandait de donner leur opinion sur le projet de fusion approuvé par l'Assemblée générale de 1915. Une copie revisée de ce projet de fusion, de même que de l'Appendice de la Loi, fut remise à chaque fidèle, afin que chacun pût agir en toute connaissance de cause.

L'honorable M. MURPHY: Je ne veux pas interrompre l'argumentation de mon honorable ami, mais me dira-t-il combien des meilleurs hommes du pays étaient en France à se battre, en 1915, quand on prit le vote?

L'honorable M ROBERTSON: Je ne puis dire à mon honorable ami combien de Presbytériens et de Méthodistes étaient sur les champs de bataille, puisqu'ils étaient tous Canadiens et qu'ils désiraient tous faire leur part dans la crise où étaient engagés tous les Canadiens à cette époque; je ne crois pas qu'il soit possible de donner à mon honorable ami le renseignement qu'il désire.

Le résultat du vote pris alors fut le suivant: sur les 67 Presbytères qui prirent part au scrutin, 53 se prononcèrent en faveur de la fusion telle que projetée, et 13 la désapprouvèrent. Dans trois Presbytères, le vote ne donna aucun résultat et un Presbytère ne fit pas de rapport. Il y en avait, je pense, 70 en tout; on considéra que certains n'avaient pas tenu le scrutin suivant les prescriptions de la loi Barrier, mais 53 l'avaient fait. Parmi les membres des Sessions de 1915, 7,066 approuvèrent la fusion et 3,822 la désapprouvèrent. 106,534 fidèles se prononcèrent en faveur de la fusion et 69,913, contre. On releva parmi les adhérents 36,942 votes favorables à la fusion et 20,004 défavorables.

L'Assemblée générale de l'Eglise presbytérienne signifia son approbation du projet d'union avec les deux autres églises dès qu'elle connut le résultat de ce scrutin. Elle le fit dans les termes suivants:

Que, conformément à sa recommandation, cette Assemblée générale de l'Eglise presbytérienne du Canada décide maintenant de s'unir à l'Eglise méthodiste du Canada et aux Eglises congrégationalistes du Canada, pour former l'Eglise-unie du Canada, suivant les clauses du projet de fusion approuvé par l'Assemblée générale de 1915, et par la majorité des Presbytères qui furent consultés depuis, comme le veut la loi Barrier.

Cette résolution, honorables messieurs, fut adoptée à l'Assemblée générale de l'Eglise presbytérienne par un vote de 406 à 90.

En 1917, l'année qui suivit le vote dont j'ai parlé, l'Assemblée générale de l'Eglise presbytérienne, après s'être concertée avec les autres églises, jugea qu'il n'était pas convenable de poursuivre les négociations pendant la guerre et d'agiter les esprits, en un temps où les préoccupations de tous étaient dans un autre domaine.

L'honorable G. V. WHITE: Puis-je poser une question à mon honorable ami? Pourquoi, si l'on était si désireux de ne pas pousser l'affaire tant que la guerre durerait, jugea-t-on à propos de prendre ce vote en 1915, pendant la guerre?

L'honorable M. ROBERTSON: Je n'étais pas membre de l'Assemblée générale et je ne puis dire à mon honorable ami ce que l'on pensait à cette époque; j'expose seulement ce que, d'après le dossier, je crois être la vérité.

L'honorable M. WHITE: Ces votes furent pris au scrutin secret, je présume?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui. Ainsi, avec le consentement des trois églises, on remit la décision finale jusqu'à la réunion de la seconde Assemblée générale qui suivrait la guerre. Dès lors, ce n'est qu'en 1921 que l'affaire fut de nouveau portée à l'attention des fidèles. En 1921 et 1922, elle fut étudiée par l'Assemblée générale presbytérienne, et, chaque fois, on adopta de nouvelles résolutions et on prit des mesures pour hâter la fusion. La dernière Assemblée générale de l'Eglise presbytérienne, qui se réunit en juin 1924, demanda au Parlement, par un vote de 427 à 96, soit la plus grande majorité favorable à la fusion obtenue dans l'histoire de l'Assemblée, d'adopter le bill dans la forme où il a été présenté.

Quand l'affaire était venue devant l'Assemblée, les années précédentes, on avait enregistré les votes suivants: en 1916, 404 à 167; en 1923, de 427 à 129.

Mais en 1924, après étude de ce bill par plusieurs législatures provinciales et sa présentation au Parlement fédéral, l'Assemblée générale de l'Eglise presbytérienne, la plus haute cour de l'église, par un vote de 427 à 96, comme je l'ai dit, pria le Parlement d'adopter la loi désirée.

Considérons brièvement les demandes des intéressés. J'espère avoir démontré, honorables messieurs, que ceux qui désirent l'adoption de cette loi n'avaient pas agi trop hâtivement, sans réflexion, sans soin, ou sans égard aux droits et aux sentiments des dissidents. On attendit de 1899, et surtout de 1902 à 1924, pour arriver à la présente étape dans le chemin qui conduit à une union organique des trois églises.

Suivant le dernier recensement du ministère du Commerce, il y a au Canada 1,408,000 personnes qui se disent Presbytériennes. Il y a aussi, environ 1,270,000 Méthodistes et quelque 30,000 Congrégationalistes. Plus de deux millions et demi de personnes, soit environ un quart de la population entière de ce pays, sont des adhérents ou des fidèles de ces trois églises. Ces gens, par l'intermédiaire de leurs représentants librement choisis, par l'intermédiaire des cours qu'ils ont constituées et que reconnaissent tous les fidèles, après toutes ces années de réflexion, ces enquêtes, ces soins et ces préparatifs, demandent au Parlement d'adopter la législation nécessaire pour donner effet légal à leur désir de coopérer plus intimement et au meilleur avantage de leurs intérêts religieux, étant persuadés qu'ils le peuvent faire en parfaite harmonie.

On ne peut s'attendre—ce serait plus qu'on ne peut espérer de la nature humaine—que tous approuveront ce projet. C'est d'autant plus vrai que les trois organismes religieux qui cherchent maintenant à se fusionner représentant quarante anciennes organisations religieuses de ce pays. Il était donc évident qu'une minorité désapprouverait les vues de la majorité, c'est pourquoi l'on procéda avec soin pour traiter avec justice et préserver raisonnablement les droits des dissidents. La question fut soumise aux fidèles adhérents et aux Presbytères de l'Eglise presbytérienne; elle fut soumise également à six législatures provinciales; elle a été soumise à la Chambre des Communes. Après une longue et minutieuse enquête conduite par un comité nombreux et après un débat complet à la Chambre elle-même, la Chambre des Communes a adopté un point de vue semblable à celui des représentants des deux millions et un quart de personnes qui demandent au Parlement le droit légal de s'unir.

L'honorable M. GILLIS: Combien de députés votèrent à la Chambre des Communes sur cette question?

L'honorable M. ROBERTSON: Je n'ai pas consulté le hansard sur ce point particulier; mais mon honorable ami de Tignish (l'honorable M. Murphy) me dit que le vote fut de 58 à 90.

L'honorable M. McMEANS: Je me lève sur un point de règlement; je crois que vous ne pouvez mentionner ici la Chambre des Communes.

L'honorable M. GILLIS: Sur quelle autorité s'appuie l'honorable sénateur pour faire cette déclaration?

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami de Winnipeg, je pense, ne comprend pas la question.

Honorables messieurs, certains peuvent se demander pourquoi il est nécessaire d'adopter une loi en un cas semblable. Ces églises sont toutes des organisations volontaires. Chaque membre de l'une de ces églises l'est par choix et non par force, comme c'est le cas, je pense, dans tous les corps religieux. Il est parfaitement libre de décider s'il se joindra au mouvement de fusion ou s'il s'en tiendra éloigné. Parmi les 1,408,000 presbytériens du Canada, 69,000 ont si bien adopté cette dernière opinion qu'ils ont enregistré un vote défavorable au mouvement.

L'honorable G. V. WHITE: Je désire faire remarquer à mon honorable ami que ce n'est pas là un argument loyal, puisque, comme il l'a dit, seulement 106,000 l'approuvèrent.

L'honorable M. ROBERTSON: Je rappelle à mon honorable ami de Pembroke que je ne fais pas un plaidoyer; je tente seulement d'exposer des faits. S'il est vrai que l'on décide d'une question, au Parlement, ou dans les législatures et les conseils municipaux, etc., d'après le nombre des bulletins enregistrés par les membres de ces corps, l'on doit accepter le même mode dans le cas actuel, surtout si l'on considère que l'Assemblée générale de l'Eglise presbytérienne en avait averti spécifiquement les fidèles. Pourquoi, de tous les presbytériens du Canada, seulement 69,000 se déclarèrent-ils opposés au mouvement? Voilà un fait.

L'honorable M. WHITE: Et seulement 106,000 en faveur.

L'honorable M. ROBERTSON: Oh, c'est parfaitement vrai. Les autres, apparemment, comme il arrive souvent dans d'autres domaines, ne s'intéressaient pas assez à la question pour se préoccuper d'enregistrer leur vote. C'est tout ce que cela signifie.

Pourquoi faut-il une loi? L'église méthodiste fut constituée en corporation par une loi du Dominion en 1880, je pense. L'église congrégationaliste fut constituée de la même façon. Un nombre substantiel de compagnies de fiducie et de syndics administrent et contrôlent les biens de ces églises et tombent sous la juridiction des diverses lois provinciales. Dès lors, il devient nécessaire d'adopter une loi pour régulariser le nouveau régime. Que firent ceux qui désirèrent se fusionner? Ils demandèrent à deux des plus éminents avocats du Canada de leur indiquer la forme que devait adopter la loi. M. W. W. Tilley, C.R., et M. Cassels, C.R., qui furent consultés, arrêtèrent les termes du projet de loi et rédigèrent le texte du bill requis. Ce texte a été depuis étudié et remanié par un nombre d'hommes de loi, bien compétents pour un tel travail. Il a été enfin soumis à la Chambre des Communes. Comme mes honorables collègues le savent, il y fut très minutieusement examiné, pendant environ deux semaines, par un comité nombreux dont les séances provoquèrent beaucoup d'intérêt. Comme résultat des délibérations du comité, des recommandations subséquentes de ce comité à la Chambre, et de l'étude et du débat qui eurent lieu dans la Chambre même, le bill arriva devant nous, presque exactement dans la même forme où il fut soumis à la Chambre des Communes, avec une seule exception importante. Je la mentionne, parce que j'approuve entièrement cet amendement particulier.

Le texte primitif stipulait que, dès la mise en vigueur de la loi, toutes les congrégations et tous les fidèles des trois églises entreraient automatiquement dans l'Eglise-unie du Canada—tel doit être le nom du nouvel organisme—mais il stipulait aussi que toute congrégation, non désireuse de rester dans l'Eglise-unie, pourrait, pendant une période de six mois suivant la mise en force du bill, se retirer de l'union et constituer comme par le passé une église distincte. Ce projet avait un aspect qui, à mon avis, ressemblait à une mesure coercitive. J'ai été très content de voir que la Chambre des Communes crut bon d'adopter, avec l'assentiment des parrains du bill, un amendement qui rend la loi absolument consultative. Ceux qui n'approuvent pas le mouvement de fusion peuvent, de leur propre volonté, décider de s'abstenir; ils ne seront pas entraînés dans la nouvelle église pour en être ensuite rejetés. Tel qu'il a été modifié sur ce point important, le bill est plus libéral et plus

équitable que le premier texte. Il pourvoit simplement à ce que les millions de membres de ces trois églises qui désirent s'unir pour prier et travailler ensemble dans l'intérêt commun, peuvent le faire légalement.

On n'entraîne pas dans l'Eglise-unie du Canada ceux qui n'approuvent pas le mouvement de fusion et qui désirent rester en dehors de l'Eglise-unie, pour leur permettre ensuite de se retirer. On les laisse libres de leur choix. Ils peuvent décider s'ils entreront ou non. S'ils ne veulent pas s'unir aux autres, ils gardent toutes les propriétés qui appartiennent à la congrégation dissidente.

De plus, on pourvoit, dans les clauses 7 et 10 du bill, à la création d'un tribunal qui déterminera la proportion de la propriété générale des églises devant être abandonnée aux dissidents.

L'étude de l'histoire et des dossiers des deux unions effectuées précédemment au Canada démontre que les dispositions du bill actuel sont plus libérales que dans tout autre cas. Depuis que l'amendement a été adopté par la Chambre des Communes, aucun de ceux qui s'opposent au projet en général n'ont formulé à ma connaissance, de critique contre ce point particulier.

Les honorables messieurs qui parleront sur le sujet peuvent songer à une foule de détails. Pour ma part, je n'ai pas tenté de faire un plaidoyer; j'ai cherché, peut-être de façon familière, à exposer à mes honorables collègues les faits réels et la suite des événements qui conduisirent à la situation actuelle.

Je suis persuadé que, si nous avons, au lieu de petites églises végétant dans les difficultés et se faisant concurrence l'une à l'autre, un organisme puissant qui travaillera dans l'harmonie et avec plus d'économie, l'avenir de notre jeune pays s'en trouvera mieux assuré. Mes devoirs m'ont obligé de voyager à travers presque tout le pays au cours des vingt dernières années, ce qui me paraît être un privilège d'ailleurs. Chaque année j'ai passé un certain temps dans l'Ouest canadien, dans l'intérêt de mes affaires. Mes observations, mon expérience et ma connaissance de l'Ouest me permettent de vous dire que le mouvement de fusion est non seulement désirable, mais inévitable. Il est allé si loin qu'on ne peut l'arrêter. Il est aussi irrésistible que les vagues de la mer et il persistera. Nous ne suscitons pas d'ennuis à ceux qui refusent de se joindre au mouvement, et qui désirent poursuivre leur propre chemin en paix et tranquillité. Mais, si nous reconnaissons que les minorités ont des droits, nous soutenons respectueusement que les majorités ont également des droits, et que leur marche vers le progrès, en ce jeune Dominion, ne doit être ni arrêtée, ni entravée.

En conséquence, je propose, appuyé par l'honorable représentant de Stadacona (l'honorable L. C. Webster), la seconde lecture de ce bill.

L'honorable M. ROCHE: Honorables messieurs, la plupart des membres de cet honorable corps n'aiment pas à se mêler de polémiques, ni de querelles religieuses, mais je ne crois pas que je puisse laisser adopter un bill de cette importance, sans exprimer librement mon opinion sur ses mérites.

Sans doute, le bill a été présenté par un corps très nombreux et influent. Mais, tout d'abord, je m'oppose au titre de ce bill, lequel est très prétentieux—l'Eglise-Unie du Canada. Les trois églises unies ne représentent pas les sentiments religieux de l'ensemble du Canada. Elles ne constitueront pas une église d'état. Elles ne forment pas corps avec le pays, puisque nous comptons d'autres dénominations importantes,—par exemple, l'Eglise catholique romaine, l'Eglise anglicane, les Baptistes, les Méthodistes épiscopaliens, l'Eglise anglicane réformée, et autres sectes nombreuses. Dès lors, qu'un corps nouveau s'approprie un titre évocateur de toute l'étendue du Canada, c'est de l'exagération et "l'Eglise-Unie du Canada" n'est pas un nom approprié. Quand ce bill passera au comité, j'aurai le plaisir de proposer que les lettres "es" soient ajoutées au titre de ce bill, qui deviendra ainsi les Eglises Unies du Canada.

J'ai eu le plaisir de visiter toutes les églises en question. Je vais souvent à l'église presbytérienne; je suis allé à l'église congrégationaliste; et à Halifax, je suis voisin de l'église méthodiste. Je trouve, autant que me le permettent mes facultés de discernement, que ces églises ont toutes à peu près la même doctrine; je conclus donc que si les membres de ces églises désirent s'unir pour prier ensemble et conformément à la même doctrine, on doit leur accorder la permission de le faire.

Mais une réserve s'impose. Pour ma part, je crois que les églises doivent différer. Je lis dans l'Evangile que notre Sauveur lui-même se rendit avec les apôtres et les fidèles, au petit village de Sychar, non loin de cette parcelle de terre que Jacob donna à Joseph. Ce fait marqua l'origine et l'établissement du plan de la première Eglise. Ensuite, à un congrès réuni à Jérusalem pour jeter les bases de l'Eglise, les laïques élirent Mathias, l'un des onze apôtres de l'Eglise, au scrutin secret. Le système congrégationaliste est donc évangélique et juste. Plus tard, l'apôtre Paul

envoya des émissaires en Crète, à Chypre et autres endroits, et toutes ces églises élirent des Anciens. Environ cent ans plus tard on dut rappeler leur devoir aux évêques. L'apôtre Jean réprimanda l'évêque Diotrephes et il l'avertit qu'il le punirait à son retour. Plus tard encore, on nomma des archevêques, des métropolitains, des patriarches et les autres dignitaires, d'après l'exemple de la Rome impériale.

Si les membres des églises veulent s'unir, je serai en faveur de leur union; mais je ne crois pas qu'une simple majorité des représentants de l'Assemblée générale ou de tout autre corps de cette sorte puisse adopter une telle décision. Les églises ont chacune leur autonomie. Si quelques-unes n'approuvent pas le projet de fusion, et plusieurs sont dans ce cas, on doit leur permettre de s'abstenir et de garder les propriétés de toutes sortes qu'elles détiennent, de quelque façon que ce soit. On ne doit pas permettre que les corps constitués par les églises, comme l'Assemblée générale ou tout autre organisme semblable leur suscitent des ennuis au sujet de la fusion des églises.

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je rappeler à mon honorable ami, pour sa gouverne, que le bill couvre exactement le cas qu'il mentionne?

L'honorable M. ROCHE: Je sais. J'ai lu le bill, mon ami. Nous devons considérer tout d'abord la question de la nomination des ministres, et de tous les professionnels qui dominent les églises, de même que celle de la propriété des collèges. Les laïques ne comptent pas pour beaucoup, parce qu'ils ne sont pas renseignés et qu'ils n'osent pas se mêler des controverses ecclésiastiques, les professionnels et les universitaires conduisent la masse. Ces hommes recevront des indemnités pour leur part des immeubles, des collèges et autres institutions, mais ils ne garderont pas la direction des collèges. La nouvelle église a la haute main sur les professeurs, la caisse, et ce qui s'ensuit. Les ministres des églises dissidentes, qui n'ont pas les mêmes vues que leurs supérieurs, se trouveront dans une position inférieure, par suite de leur incapacité à former des pasteurs d'une habileté suffisante pour diriger les fidèles de façon satisfaisante. Ces ministres ne seront pas les égaux des autres.

Je soutiens qu'aucune loi de ce Parlement ne doit forcer les congrégations autonomes à faire partie de l'Eglise unie, pour leur permettre ensuite de s'en retirer. Si elles ne veulent pas faire partie de l'Eglise, on doit respecter leur désir. On ne doit pas les soumettre, malgré elles, à l'autorité d'un corps représentatif quelconque qui pourrait être dominé par certains intérêts, ou par un homme éloquent et exerçant une forte influence personnelle. Si elles veulent garder les vieux usages, les vieilles formules, de même que la vieille religion et les anciennes traditions de la bonne vieille église presbytérienne, on doit les laisser libres d'agir à leur guise.

Par ailleurs, il n'y a aucune affinité entre l'église méthodiste et l'église presbytérienne. La première est un rejeton de l'Eglise d'Angleterre. John Wesley se lèverait dans sa tombe s'il entendait dire que l'on abandonne ses sociétés, ou que les prêcheurs laïques qu'il avait envoyés évangéliser l'Angleterre se soumettent à une assemblée, ou deviennent des ministres et consentent à une limitation de leur champ d'action.

Je vous expose mes vues aussi simplement que possible. Je prétends que l'on doit laisser chacun libre d'agir à sa guise. Que ceux qui veulent s'unir, s'unissent. Que ceux qui ne veulent pas de la fusion et désirent le maintien du *statu quo* ne soient pas ennuyés.

L'honorable J. D. REID: Honorables messieurs, voici, à mon sens, un bill très important et je ne veux pas le laisser adopter sans dire quelques mots. Je suis un presbytérien; en adressant la parole à cette assemblée, je parle non seulement en mon nom, mais aussi au nom d'une majorité de la congrégation dont je suis membre. Bien plus, je crois que je parle au nom de la majorité des presbytériens du Dominion du Canada. A tout événement, je parle pour les 70,000 ou 69,000 auxquels a fait allusion mon honorable ami (l'honorable M. Robertson), et qui se prononcèrent en 1915 contre le projet de fusion.

A mon sens, honorables messieurs, le bill actuel est l'un des plus importants qui aient jamais été présentés au Parlement. Je suis membre de la Chambre des Communes ou du Sénat depuis plus de trente ans. Pendant cette période, la Chambre des Communes fut saisie d'un projet de loi qui affectait les droits religieux d'une autre dénomination. Une minorité était impliquée dans cette affaire. Nous ne songions guère à cette époque que la question provoquerait une agitation, à travers le Canada, qui durerait plusieurs années. Le résultat de la loi adoptée alors est connu de chaque membre de cette Chambre et ses effets se font encore sentir. On se rappellera cette affaire. Nous devons prévoir que le bill actuel aura des résultats semblables à celui d'il y a trente-cinq ans, à moins que nous ne prenions toutes les précautions pour sauvegarder les droits de la minorité, c'est pourquoi je demande au Parlement de ne pas se presser. Si

nous devons adopter le bill, prenons du moins tous les moyens possibles pour rendre justice à la minorité, pour ne pas froisser les sentiments de personne et pour ne causer ni excitation ni malaise parmi ceux qui diffèrent d'opinion avec les partisans du projet de loi.

Nous devons traiter ce bill à son mérite. Considérons comment il affectera les croyances religieuses des intéressés, sauvegardons les droits des minorités et ayons en vue les effets de la loi sur le pays en général. L'honorable sénateur qui a proposé la seconde lecture de ce bill affirme qu'il est dans l'intérêt du Canada. Il dit, entre autres choses, que le Canada est un jeune pays; que, pour aider à son progrès, l'on doit fusionner les églises. Si son argument a de la valeur, pourquoi ne pas aller plus loin et unir toutes les églises du Canada en une seule grande église? Le Canada serait alors assuré de devenir un grand pays.

L'honorable sénateur a invoqué à l'appui du bill, le nombre de ceux qui l'ont approuvé, au scrutin de 1915. Je suis de l'avis de l'honorable sénateur qui soutenait qu'il aurait été mieux de remettre cette affaire jusqu'à la fin de la guerre, plutôt que d'en disposer quand 500,000 hommes étaient sur les champs de bataille, et que notre population souffrait des blessures et de la mort de ses enfants. Quoi qu'il en soit, le vote fut pris. L'honorable sénateur a mentionné certains chiffres que j'accepte. Il dit que sur les 1,408,000 Presbytériens du Canada, 106,000 fidèles et 36,000 adhérents approuvèrent la fusion, tandis que 69,900 fidèles et 20,000 adhérents la désapprouvaient, c'est-à-dire que 142,000 favorisaient la fusion et que 90,000 la rejetaient. Si l'on prend en considération les autres chiffres cités, je me demande si ce vote était représentatif. S'il ne l'était pas, je demande aux honorables sénateurs d'hésiter avant de forcer certaines personnes à abandonner leur foi et de les unir à une autre dénomination. Pensez-y bien. Les arguments invoqués par l'honorable sénateur qui présenta le bill démontrent qu'on n'enregistra que 232,000 bulletins, parmi les 1,408,000 Presbytériens.

Permettez-moi d'expliquer ce fait. Le clergé presbytérien du Canada forme l'Assemblée générale, avec un nombre égal d'anciens, Il a par conséquent, la main haute sur l'Assemblée générale. Ayant décidé de tenir un scrutin il devait surveiller le vote, le clergé s'arrangea pour qu'on n'enregistre que 232,000 bulletins sur 1,408,000, comme l'a dit l'honorable sénateur.

L'honorable M. BRADBURY: Cette remarque s'applique-t-elle aux membres de l'église presbytérienne, ou aux presbytériens en général? En examinant la question, je trouve qu'il n'y avait que 369,950 membres de l'Eglise presbytérienne. Je présume que seules ces personnes pouvaient voter.

L'honorable M. REID: J'arrive à ce point.

L'honorable M. GILLIS: Mais les adhérents votent aussi.

L'honorable M. REID: Ce qu'on appelle les "membres" sont les communiants, mais il y a aussi les adhérents. Ils sont membres de l'église presbytérienne comme les communiants, et dès lors ils ont, ou devraient avoir, le droit de dire si l'on peut leur enlever leur religion et les jeter dans une autre dénomination. Au reste, qui fait le travail de l'église? Ce ne sont pas seulement les communiants. Les adhérents paient tout autant que les communiants, peut-être beaucoup plus; ils ont naturellement, et doivent avoir, le droit de vote.

Nous demandons qu'un autre vote soit pris maintenant. Pourquoi l'Assemblée Générale Presbytérienne n'a-t-elle pas tenu un scrutin en 1924 parmi les Congrégations canadiennes? On aurait pu prendre un vote dans les deux ou trois semaines qui suivirent la présentation de ce bill au parlement. Un tel vote nous aurait fourni les statistiques exactes sur la proportion des fidèles qui approuvent ou désapprouvent la fusion de l'église presbytérienne avec les autres églises. On aurait pu tenir ce scrutin après la guerre, quand l'esprit des gens se calma et que tous étaient en mesure de traiter cette affaire avec justice et jugement. Un seul vote fut pris, il y a neuf ou dix ans. Le parlement a sûrement droit à des informations des plus récentes quand un bill de cette sorte est présenté; l'Assemblée générale nous a refusé ces renseignements.

Voici comment se tint le scrutin de l'Assemblée générale. La congrégation de certains des pasteurs qui se rendirent à cette assemblée s'était prononcée, en 1915, contre la fusion et ces dissidents sont moins que jamais favorables au projet. Néanmoins, leur pasteur se prononça, à l'Assemblée générale, en faveur de la fusion, donnant l'impression que la congrégation l'approuvait. J'affirme que cette tactique est injuste et déloyale.

L'Assemblée générale de l'Eglise presbytérienne, dont je suis membre, aurait dû tenir les membres de cette église, au courant, surtout pendant les dix ans qui suivirent le vote. Des milliers de personnes sont mortes depuis ce temps. Nous avions sûrement le droit, avant que le bill ne fût présenté, de connaître l'opinion de tous les Presbytériens qui forment actuellement l'Eglise. Il doit y avoir maintenant 100,000 ou 200,000 jeunes gens presbytériens qui, en 1915, avaient de 10 à 15 ans,

mais qui ont maintenant de 27 à 30 ans, dont plusieurs sont à la tête d'une famille et qui ont droit de vote. On n'a pas permis à ces personnes d'exprimer leur opinion. Est-ce loyal? Est-ce raisonnable? Est-ce juste?

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je attirer l'attention de mon honorable ami sur le fait que ces personnes auront l'occasion de décider si elles veulent entrer ou non dans l'Eglise-unie.

L'honorable M. REID: L'honorable sénateur a absolument raison, mais je vais lui montrer la différence des deux méthodes. Ce bill fait de moi, dès l'abord, un membre de l'Eglise-unie. . .

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable M. REID: Oh! Oui. Il nous y fait entrer pour nous permettre ensuite d'en sortir nous-mêmes.

L'honorable M. ROBERTSON: Non; j'ai justement fait remarquer à l'honorable représentant de Halifax que le bill a été amendé ailleurs.

L'honorable M. REID: Dans tous les cas, si l'honorable sénateur ne se trompe pas, le bill enlève aux dissidents tous les immeubles.

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable M. REID: Il leur enlève les dons et le reste.

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable M. REID: Passons à la majorité obtenue à la Chambre des Communes par les partisans du bill. . .

L'honorable PRESIDENT: Je rappelle à l'honorable sénateur qu'il ne peut mentionner ici la Chambre des Communes.

L'honorable M. REID: Je prie Son Honneur le président de m'excuser. Mais je puis dire que les honorables messieurs peuvent lire dans les journaux comme je l'ai fait, qu'il y a 235 membres de la Chambre des Communes, —d'un autre organisme de ce pays,—et que, sur ces 235 membres, 90 se prononcèrent en faveur du bill et 58 le désapprouvèrent—ce qui ne forme qu'une majorité de 32 en faveur du bill. Cette majorité est sûrement très minime étant donné l'importance de ce bill,—un bill qui modifiera les doctrines religieuses enseignées aux presbytériens sur les genoux de leur mère, et qui les fera entrer dans une autre église. La minorité défavorable au bill est si considérable, que nous devons hésiter à adopter ce bill. Pensez-y: la fusion des églises et l'anéantissement de l'Eglise presbytérienne ont été décidées par 90 des 235 hommes qui forment un certain corps, c'est-à-dire moins de la moitié des députés, puisque la moitié de 235 serait 117.

L'honorable PRESIDENT: Je dois attirer l'attention de l'honorable sénateur sur le fait qu'il n'a pas du tout le droit de traiter cette question de cette manière. Il fait encore allusion à ce qui s'est passé à la Chambre des Communes. Je vais lui lire ce que dit Bourinot à ce sujet:

C'est aussi une partie de la loi non-écrite du Parlement que l'on ne doit faire aucune allusion, dans l'une des Chambres, aux débats de l'autre Chambre—règlement que le Président fait toujours observer avec la plus grande rigidité.

L'honorable M. REID: Naturellement, je me soumets tout de suite à la décision du Président; mais je faisais allusion à un article de journal. Je ne mentionne que ce qui a paru dans les journaux, sur la façon dont se passèrent certains événements dans un corps que je ne mentionnerai pas dans cette Chambre. Je m'incline devant la décision du Président, mais permettez-moi de mentionner ces articles de journaux, autant qu'il est possible de le faire.

L'honorable M. MURPHY: L'honorable sénateur me permettra-t-il de lui poser une question? Combien de Presbytériens étaient représentés dans ces 60 votes?

L'honorable M. REID: J'allais donner les détails qui parurent dans la presse. Vous pouvez voir dans les journaux que, parmi les personnes ainsi réunies, 178 venaient d'une région comprise entre le Manitoba et Sydney, Cap-Breton, où demeurent la majorité des Presbytériens; sur ces 178, 50 votèrent pour et 53 contre; 75 ne votèrent pas du tout.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je crois que nous devons appuyer la décision de Son Honneur le Président. Les démonstrations indirectes et les allusions transparentes, comme celles de l'honorable sénateur, sont contre le règlement. L'une des raisons qui empêchent de faire des commentaires sur ce qui se passe dans l'autre Chambre est que, au Sénat, les opinions exprimées par les divers groupes d'une autre Chambre ne doivent pas compter. Nous ne devons nous intéresser qu'au fait qu'un bill vient d'une autre Chambre, après avoir été adopté par cette Chambre; mais nous devons rester absolument libres et notre jugement sur cette proposition de loi ne doit pas être influencé.

L'honorable M. REID: Je suis du même avis que l'honorable sénateur; mais me contredira-t-il quand je dis que les honorables

messieurs pourront lire demain matin ce qui est publié dans les journaux au sujet de la Chambre des Communes? Depuis que je suis membre de cette Chambre, j'ai constaté que l'on peut mentionner tout ce qui paraît dans les journaux. Je pense que je ne me trompe pas en cela.

L'honorable PRESIDENT: Je ferais mieux de lire la fin de la citation de Bourrinot, pour l'information de l'honorable sénateur. Après la phrase que j'ai lue il y a peu de temps, il poursuit:

Les membres tentent parfois d'échapper à cette règle en recourant à des termes ambigus—en faisant allusion, par exemple, à ce qui s'est produit "dans un autre endroit"; le Président doit arrêter de telles évasions d'une pratique recommandable, quand l'allusion devient évidente.

Il est évident que, dans ses allusions, l'honorable sénateur avait en vue la Chambre des Communes, bien que les faits aient été rapportés dans les journaux.

L'honorable M. REID: Je m'incline devant la décision de l'honorable Président mais j'espère qu'il appliquera toujours le règlement à l'avenir. Depuis que je suis membre du Sénat, il ne s'est pas passé de jour sans qu'on fasse allusion à ce qui se passait dans une autre partie de l'édifice. Le bill actuel étant le plus important de tous ceux qui ont été présentés devant cette honorable Chambre, l'honorable Président juge-t-il que je ne puis me servir pour les besoins de ma cause des articles parus dans la presse sur ce qui se passe ailleurs? L'honorable représentant du gouvernement demande-t-il encore au président de m'empêcher de le faire?

L'honorable M. DANDURAND: Il n'y a pas de doute que l'on viole souvent le règlement; mais quand le Président attire l'attention sur la nécessité de respecter le règlement, je crois que nous devons obéir au jugement du Président.

L'honorable M. REID: Si telle est votre décision, monsieur le Président, et si c'est le désir de l'honorable représentant du gouvernement, que je ne puisse expliquer au Sénat ce que j'ai lu au sujet de cette affaire, je dois naturellement me soumettre.

L'honorable M. MURPHY: Mais vous n'êtes pas muselé.

L'honorable M. REID: Le représentant du Gouvernement me dira-t-il maintenant quelle attitude il prendra à l'égard de l'honorable sénateur qui, en présentant le bill, fit allusion à ce qui s'est passé à la Chambre des Communes. L'honorable représentant du gouvernement ne lui a pas dit: "Vous ne devez pas faire allusion à cela"; mais il lui a permis de tout dire. Je désire lui poser une autre question. L'honorable sénateur qui a présenté ce bill dit qu'un comité de la Chambre des Communes l'a étudié pendant des semaines, et qu'il l'examina minutieusement avant de le présenter. Je suppose que je violerais le règlement en disant que le rapport du comité n'a pas du tout été adopté par la Chambre; je ne mentionnerai donc pas cette dernière.

Passons au rapport du comité auquel a fait allusion le proposeur de ce bill. J'ose dire qu'aucun membre de cet honorable corps n'assista aux délibérations de ce comité, pour entendre les témoignages qui y furent rendus, pas même l'honorable sénateur qui a présenté ce bill. Il ne sait rien de plus que moi au sujet des séances et je n'assistai qu'à deux ou trois réunions, ayant à remplir mes devoirs ici.

Quoi qu'il en soit, au dire de l'honorable sénateur, le rapport du comité fut présenté aux Communes. Ce rapport, aucun sénateur ne peut dire qu'il l'a lu. En dépit de tous ces faits, on espérait que le bill le plus important qu'on ait jamais présenté au Parlement fût adopté en deuxième lecture, dès hier; qu'il passât par le stage du comité et qu'il devînt immédiatement loi. En un mot, on voulait l'expédier plus vite que ne le fût aucun bill pendant les 30 ans que j'ai été membre du Parlement.

L'honorable M. MURPHY: Qui a fait une telle suggestion?

L'honorable M. REID: L'honorable représentant du gouvernement voulait que ce bill subisse immédiatement sa deuxième lecture.

L'honorable M. DANDURAND: Je prie l'honorable sénateur de m'excuser. Je ne dirige pas les procédures en cette affaire.

L'honorable M. REID: L'honorable sénateur les dirige et il surveille tout ce qui se passe en Chambre. Il est donc responsable de l'expédition trop rapide de ce bill.

L'honorable M. ROBERTSON: Je dois à l'honorable représentant du gouvernement de dire que le proposeur du bill n'avait nullement l'intention d'aller plus loin que la deuxième lecture, hier. Après la première lecture, rien ne se serait opposé à la deuxième lecture immédiate, mais personne ne l'a proposée.

L'honorable M. REID: Suggérer seulement que l'on passe à la deuxième lecture indiquait dès l'arrivée du bill à cette Chambre, qu'on avait l'intention de précipiter les procédures.

Voici un bill important, mais aucun sénateur ne le connaît; aucun ne m'a parlé de ce qu'il a lu dans les journaux.

L'honorable M. CASGRAIN: Parlez pour vous-même.

L'honorable M. REID: Je parlerai aussi pour l'honorable sénateur. Il n'a pas dit qu'il était présent à chacune des réunions du comité; il n'a pas dit non plus qu'il a lu les témoignages, et il n'a pas même lu les articles de journaux traitant ce sujet. Malgré l'importance de ce bill, qui ne parvint au stage actuel qu'après plusieurs années, l'honorable leader de cette Chambre déclare qu'il attend la prorogation dans sept jours, et qu'il faudra en si peu de temps étudier tous les crédits et bâcler ce projet de loi. Est-ce loyal envers le Sénat? Tout autre bill de quelque importance a passé devant un comité particulier et il n'en est jamais revenu, je crois, que modifié et amélioré. N'accorderons-nous pas le même traitement au bill actuel?

L'honorable sénateur qui a présenté le bill original dit qu'il ne doit pas avoir force de loi avant 1926. Ses promoteurs consentaient à un délai de deux ans. J'ai pensé qu'ils le faisaient dans le but de gagner du temps pour tenter un nouvel effort de réconciliation de la minorité des fidèles qui, rejetés de leur propre église, ont été unis à des étrangers. Mais quand on arriva à la Chambre des Communes...

Quelques VOIX: Oh! Oh!

L'honorable M. REID: Dans le bill envoyé au Sénat, la date a été changée, de 1926, au 10 juin 1925. Les dissidents auront ainsi moins de temps pour se réconcilier.

Mais, même si l'on a réduit le délai, est-il nécessaire de se hâter? On doit soumettre aux cours de justice la question de la juridiction du Parlement fédéral en ces matières. L'on pourrait découvrir ainsi, après avoir inquiété nombre de Canadiens, faisant partie, soit de la majorité, soit de la minorité de l'église presbytérienne, que le Parlement n'a pas le pouvoir d'effectuer le bouleversement projeté et que ce bill est du ressort des autorités provinciales. Ce bill nous arrive sept jours avant la prorogation. Si nous déduisons le samedi, le dimanche et le jour même de la prorogation, il nous reste sept jours de travail, pendant lesquels nous devrons disposer de tous les bills de la Chambre des Communes et de tous les crédits. Est-il raisonnable de demander plus de temps pour l'étude de ce bill?

Permettons aux 1,408,000 membres de l'Eglise presbytérienne, ou, si nous ne comptons pas les 242,000 de tout à l'heure, aux 700,000 autres presbytériens, de lire ce bill. Que la Chambre dise, avec bonté, à ces congrégations: "Vous ne voulez pas que ce bill soit mis en force avant 1925. Le Parlement se réunira, sans aucun doute, en janvier ou février prochain. Revenez alors; le Sénat étudiera le bill, nommera un comité spécial, comme il le fait pour tout autre bill, et il lui accordera pleine justice. En attendant, afin de créer de l'harmonie au sein de l'Eglise et de traiter tout le monde loyalement au point de vue de sa religion, ayez un referendum sur cette question, parmi les membres de votre église, et quand vous reviendrez, montrez-nous que le projet est approuvé non seulement par une simple majorité, mais par une majorité écrasante. Nous serons alors en mesure d'agir."

L'honorable sénateur qui a présenté le bill a déclaré que l'Assemblée générale se guidait sur une simple majorité donnée par le plébiscite et il citait l'exemple du Parlement, des législatures, des conseils municipaux et d'autres corps publics, qui peuvent légalement prendre une décision en ne s'appuyant que sur une voix de majorité. Ce raisonnement de l'Assemblée générale peut être juste; mais quand on manipule la religion d'un homme et qu'on veut lui nier le droit de croire aux doctrines de son enfance, on devrait exiger une majorité de plus d'une voix et procéder lentement.

Dans le préambule du bill, on déclare qu'il constitue une pétition de l'église presbytérienne et autres églises. Je prends note de cette déclaration. Honorables messieurs, vous êtes portés à croire qu'il y a une pétition unanime de l'Eglise presbytérienne. Si l'on tient compte du nombre considérable des votes défavorables à la fusion enregistrés lors des plébiscites cités par mon honorable ami, et des fidèles qui n'ont pas voté du tout, l'on constate que le préambule ne présente pas les faits sous leur vrai jour.

Passons à la clause 3. Cette clause annule toutes les lois des assemblées législatives provinciales ou de ce Parlement constituant ces églises. C'est sûrement aller très loin. En adoptant ce bill, le Parlement du Dominion annulerait, si je comprends bien, toutes les lois provinciales constituant en corporations les églises presbytériennes, enlèverait aussi à ces églises tous les dons qui leur ont été faits, pour les donner à l'Eglise-unie. Je doute que le Parlement fédéral ait ce pouvoir et je pense qu'il ne serait pas juste d'annuler les lois des législatures provinciales. A tout événement, la province d'Ontario, où demeurent le plus grand nombre de presbytériens, a refusé d'adopter un bill de cette nature, tout comme les provinces les plus populeuses.

Par la clause 4, comme je la comprends, les pasteurs deviennent tous membres de l'Eglise Unie du Canada bien qu'ils aient le droit de rester à la tête d'une autre congrégation. Prenons un cas de ce genre. Supposons qu'une congrégation, par un vote majoritaire, ait décidé de ne pas faire partie de l'Union et qu'elle désire garder son pasteur. Celui-ci ne peut rester qu'en se retirant de l'Eglise unie, même s'il prévoit que, après quelques années, il désirera aller dans une autre congrégation. Les anciennes congrégations presbytériennes ayant été abolies, il ne pourra plus aller exercer son sacerdoce ailleurs.

Voici un autre point. Supposez que, sur les 500 membres d'une congrégation, 251 acceptent la fusion et 249 la rejettent. En vertu du projet de loi tous les immeubles de cette congrégation deviennent la propriété de l'Eglise Unie. On nomme une commission chargée de déterminer la proportion de ces biens qui revient à la minorité. Non; je me trompe: on ne nomme aucune commission dans ce cas. Les 249 peuvent aller où bon leur semble.

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je rappeler à mon honorable ami que, dans ce cas, les biens appartiennent toujours à la congrégation. Ils ne sont pas du tout transmis à l'Eglise, en tant que corps.

L'honorable M. REID: Ils appartiennent à la congrégation; mais ils sont transmis par le bill de l'Eglise Unie du Canada puisque c'est sous ce nom que sera désormais connue la congrégation. Les 251 membres qui forment la majorité peuvent en disposer à leur guise. Les 249, qui, peut-être, payèrent l'église, n'ont rien à dire à ce sujet; ils doivent s'en aller vers une autre église.

L'honorable M. ROBERTSON: Ils n'y sont pas forcés.

L'honorable M. REID: Ils n'y sont pas forcés? Que feront-ils alors? Deviendront-ils athées? Comment pratiqueront-ils leur religion?

Comme je l'ai dit, tous les biens, y compris les dons et les fonds fiduciaires, seront transmis à l'Eglise Unie du Canada. D'après le bill, un don fait à l'Eglise presbytérienne, minime ou considérable—s'il est entre les mains, disons, d'une compagnie de fiducie,—va automatiquement à l'Eglise unie. L'honorable sénateur croit-il pour un moment que dans un cas de ce genre la compagnie de fiducie donnerait la propriété à l'Eglise unie? Des centaines de poursuites légales résulteraient d'actions de ce genre. Le raisonnement de la compagnie de fiducie serait le suivant: Ces biens furent donnés en héritage à l'Eglise presbytérienne. Or, le Parlement du Canada a mis fin à l'existence de l'Eglise presbytérienne. Les héritiers rétorqueront: "Ces biens nous appartiennent." Ce qui ne serait peut-être pas vrai; mais suffisant pour justifier des poursuites légales. Il y aura procès après procès, entraînant des dépenses énormes et des ennuis considérables à ceux qui s'intéressent à ces affaires ecclésiastiques.

Les unionistes ont généreusement offert une entente. Si une minorité de 249, dans une congrégation de 500, dit: "Nous formerons une église à part", ils répondent: "Vous pouvez la nommer "presbytérienne", mais vous ne pouvez employer un autre terme, et vous ne pouvez obtenir de charte pour une église presbytérienne sans venir en conflit avec la loi actuelle. "Les représentants de l'Eglise unie viendraient dire au parlement: "Vous avez mis fin à l'existence de l'Eglise presbytérienne. Vous ne pouvez maintenant donner une charte à ceux qui désirent fonder une église presbytérienne" C'est-à-dire à une minorité qui professe les mêmes doctrines qu'eux-mêmes ont enseigné pendant tant d'années.

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je faire remarquer à mon honorable ami que l'Eglise presbytérienne actuelle n'est pas constitué en corporation, et qu'il n'y aura donc aucun changement à cet égard pour ceux qui désirent rester en dehors de l'Union.

L'honorable M. REID: Très bien. Je réponds à cela de deux façons. S'il n'existe pas de charte aujourd'hui, pourquoi les Unionistes reçoivent-ils par ce bill, le droit d'annuler plusieurs chartes presbytériennes? D'un autre côté, si certaines organisations ne sont pas constituées en corporation, pourquoi inscrivez-vous dans ce projet de loi une clause qui les empêche d'obtenir une charte ou d'être constituées en corporation? On nous dira qu'une congrégation peut avoir un temple et, comme par le passé recevoir les instructions religieuses d'un pasteur qu'elle peut engager à cet effet; mais il est impossible de fonder une nouvelle congrégation presbytérienne, le bill actuel ne reconnaissant que les congrégations actuellement existantes.

Que ressentiraient les membres des autres dénominations religieuses si, un dimanche matin, se rendant à leur église, ils s'apercevaient que le nom de cette église a été aboli? Que ressentiront les centaines de mille presbytériens qui ont fréquenté, dimanche après dimanche, pendant des années, un certain temple, lorsqu'ils verront l'affiche enlevée et remplacée par un autre nom? Rappelez-vous que les hommes sont très sensibles pour tout ce qui touche à leur religion. C'est pourquoi,

je répète que nous devons procéder très lentement en cette affaire.

Le bill affecte aussi tous les collèges, lesquels doivent être englobés dans l'Eglise unie, de sorte que tous ceux dont on fait des membres de l'Eglise Unie du Canada, doivent adhérer, s'ils ne se retirent pas de cette Eglise, aux doctrines que le parlement a pratiquement établies. Je ne crois pas qu'il y ait au monde un seul pays où un parlement, dont les membres n'ont pas tous la même foi religieuse, oserait se prononcer en faveur d'une certaine série de doctrines, établies par plusieurs églises et forcer des citoyens à s'y soumettre, ou à abandonner l'Eglise. Naturellement, on peut ne pas accepter ces doctrines, si l'on consent à vivre seul dans le désert. On est dans cette alternative: ou dire: "Oui, j'accepte les doctrines établies par le parlement, et non pas par les membres de mon Eglise, et je serai membre de cette religion"; ou s'en aller dans le désert.

La clause 15 a été ingénieusement rédigée de telle sorte qu'elle englobe tous les dons faits à l'église. Que les honorables sénateurs lisent cet clause et ils verront avec quelle ingéniosité elle enlève tous les dons aux congrégations et les donne à l'Eglise unie. On laisse à une commission le soin de décider si l'on en rendra une partie, à la minorité. Celle-ci n'obtient rien; mais une congrégation peut, par un vote de majorité, se retirer de l'union et obtenir ainsi quelque chose.

La proposition de loi va plus loin; elle prévoit que les immeubles situés en dehors du Canada et inscrits au nom de l'église presbytérienne—c'est-à-dire les dons, je suppose—doivent aussi appartenir à l'Eglise unie. Cela amènera des complications et des poursuites légales dans les autres pays. Chaque clause de ce bill provoquera des complications, et causera un malaise, presque une rébellion, dans l'Eglise presbytérienne du Canada. Je mentionne ce fait pour vous montrer quelle importance a cette affaire non seulement pour les membres des congrégations, mais aussi pour tous les citoyens du Canada.

Le paragraphe *c* de l'article 28 est très important. Il donne à l'Assemblée générale de l'Eglise unie du Canada le pouvoir d'en faire l'église d'état dans une province quelconque. Je défie quiconque de nier cela. Mes honorables collègues se rappellent certains votes pris dans certaines de nos provinces et dont une minorité souffrit. J'ai toujours eu de la sympathie pour les minorités, et j'ai fait tout en mon pouvoir pour les protéger. Voici le paragraphe c de l'article 28:

(c) Que l'Eglise-unie, en vertu de son droit et pouvoir indépendant et exclusif de légiférer relativement aux questions mentionnées au paragraphe qui précède immédiatement, a le droit de s'unir avec toute autre église ou dénomination religieuse, sans perdre son identité, aux termes qu'elle peut juger compatibles avec les principes, doctrines et standards religieux énoncés dans la Base de l'Union, ou dans l'une de ses modifications faite par le Conseil général sous le régime des dispositions de la Base de l'Union.

Il est probable que cette disposition aura peu d'effets immédiats; mais notre pays est jeune et il se développe. Comme je l'ai déjà dit, nous avons eu des ennuis dans certaines provinces, autrefois; la prochaine fois, ce sera peut-être notre tour, si nous permettons à un organisme particulier de nous incorporer à une dénomination quelconque, malgré le désir non-équivoque d'une majorité. Le pouvoir ainsi conféré est exorbitant. Il est tel que, considérant en outre les ennuis que la mise en force de la loi suscitera, nous, les 90,000 opposés aux 142,000, devons dire à cette Chambre: "Vous êtes indépendants au point de vue politique et vous pouvez traiter cette affaire suivant les dictées de votre conscience; on ne peut exercer aucune influence politique sur vous; entendez-nous et ne terminez pas l'étude de ce bill, en un jour ou deux".

Dans cette Chambre, nous sommes une minorité. Nos statistiques démontrent qu'il y a ici 19 presbytériens et 77 personnes qui appartiennent à d'autres dénominations. Dix-neuf presbytériens, et divisés! Je ne sais pas suivant quelle proportion les 19 se divisent, mais c'est probablement dans la proportion de 90 à 142. Nos droits sont entre les mains des 77 membres d'autres églises. Je demande seulement de voter consciencieusement, selon ce qui vous paraît juste; votez comme s'il s'agissait de votre église et comme si l'on tentait de vous faire passer dans une autre église—non pas en vue de tuer le bill, mais pour donner une année de répit à ceux à qui l'on veut enlever leur liberté religieuse. Donnez à nos congrégations le temps d'étudier la question et de déterminer si les faits présentés actuellement sont véridiques et si réellement une majorité approuve le bill. Accordez-nous l'opportunité de venir discuter devant vous cette affaire, et de la traiter avec justice. Ne l'adoptez pas sans entendre nos arguments. Accordez à ce bill le même traitement qu'aux autres. Nous ne demandons aucune faveur; nous vous demandons seulement de reconnaître nos droits.

Vous ne terminerez sûrement pas la session dans quatre jours; je suis sûr que 77 membres de cette Chambre dont j'ai parlé ne viendront pas me dire, que je sois parmi la majorité ou la minorité: "Nous ne vous reconnaîtrons aucun droit; nous allons adopter ce bill, sans entendre de témoignages et il vous

sera loisible d'aller dans l'Eglise unie ou dans le désert", A mon avis, ce ne serait pas de la justice britannique. On ne ferait cela dans aucun pays, Nous ne sommes pas ici pour agir, de cette façon, mais pour traiter les bills à leurs mérites; et non pas pour les expédier rapidement et causer ainsi du malaise et des malentendus dans le Dominion du Canada.

L'adoption de ce bill par cette Chambre ne marquera pas la fin de cette affaire. Ce sera seulement le début d'une grande bataille dans le Dominion du Canada. Néanmoins, si vous prenez votre temps, si vous l'étudiez attentivement, vous pouvez, je crois, donner à ce bill une forme telle que justice serait faite à tous et qu'aucun malaise n'en résulterait, malaise qui serait susceptible d'entraver les progrès futurs de notre pays.

Comme je l'ai déjà dit, la question de la fusion des églises a créé un état de mésentente grave dans les foyers, les églises et les sociétés politiques du Canada.

Quelqu'un a dit que seuls 369,999 membres de l'église presbytérienne ont droit de vote. Ce sont seulement des membres, mais il y a aussi les adhérents. D'ailleurs, depuis le plébiscite de 1915, on compte 100,000 ou 150,000 nouveaux membres. Vous devez leur permettre d'exprimer leur opinion.

On a dit qu'il y a pratiquement unanimité. Voici une lettre publiée dans le *Toronto Mail and Empire*, le samedi, 5 juillet, laquelle donne un exemple de ce qui se produit et se produira si vous adoptez ce bill sans lui accorder toute la considération qu'il mérite. Cette lettre est signée par Malcolm A. McKay, secrétaire de l'Association de l'Eglise presbytérienne, section de Port-Arthur. Elle est très longue et je n'en citerai que quelques extraits:

"Des Chrétiens qui diffèrent d'opinion sur des questions que certains considèrent d'une importance vitale, feraient mieux d'admettre l'impossibilité de la fusion organique plutôt que de chercher à forcer cette fusion au risque de sacrifier des convictions chères".

Les délibérations de la conférence de Lambeth démontrent clairement que l'église anglicane ne sacrifiera nulle part ses doctrines pour l'amour d'une prétendue union, ni ne deviendra une église sans credo. Sagement, l'église anglicane refuse à ses synodes et à ses membres le droit d'étudier sérieusement cette question; elle n'a pas non plus permis qu'elle devienne le "brandon de discorde de Satan" dans sa famille religieuse. Le très révérend S.-P. Matheson, primat du Canada, déclara à Toronto, le 25 novembre 1923:

"Ce dont nous avons le plus besoin, et ce qui servira le plus à créer un corps uni de Chrétiens sur la terre, est une camaraderie tendre, fraternelle et cordiale entre ceux qui se réclament du nom du Christ".

"La loyauté à son église ne doit pas nécessairement signifier l'antagonisme et l'opposition aux autres. A mon avis, la camaraderie et en même temps le développement de relations plus amicales, sans fusion hâtive, sera, en fin de compte, le moyen le plus expéditif et le plus sûr de provoquer une réunion de bon aloi."

Après beaucoup de friction et de discorde, le projet a été rejeté en Australie, en Afrique du Sud, en Nouvelle-Zélande et aux Etats-Unis.

7. Alors que se poursuit, aux Etats-Unis, la bataille au sujet du modernisme, dans plusieurs églises protestantes, le parlement du Canada assume une très lourde responsabilité en déchirant les doctrines de l'église presbytérienne du Canada, sous prétexte de fusion, et en détruisant cette église historique, surtout quand on doute sérieusement si vingt pour cent des membres de cette église approuveraient cette action.

Comment préserverait-on la liberté civile et religieuse si la fusion s'effectuait? Aux Etats-Unis, la constitution écrite interdit une telle mesure. Le nègre et le Chinois y sont absolument en sécurité contre toute restriction de leur liberté religieuse et de leurs droits sur leurs biens particuliers. Les églises catholique et protestantes des Etats-Unis ont accompli leur travail d'une manière très satisfaisante sans demander aucune législation semblable au bill de fusion, qui serait ultra vires en ce pays. Nous soumettons avec confiance que ce serait une faute énorme de créer au Canada un précédent de ce type de législation dangereuse, qui est d'inspiration étrangère et contraire à l'esprit même de la constitution britannique.

A la dernière assemblée générale, des laïques étaient présents. On avait expédié le programme et l'assemblée allait se disperser. Un laïque éminent le juge MacKay, voulait présenter un amendement, mais on déclara que le temps manquait, car naturellement, les pasteurs contrôlaient l'assemblée générale. Voici cet amendement:

Que cette Assemblée regrette infiniment la dislocation probable de l'église presbytérienne du Canada et désire ardemment que tous les ministres et les congrégations tiennent de temps à autre des réunions dans le but de considérer sérieusement et discuter la possibilité d'éviter une telle calamité.

Ce texte révèle le sentiment des laïques. L'opinion de ces gens ne doit pas être traitée comme un chiffon de papier. Cette affaire est très sérieuse, honorables messieurs; j'espère et j'ai confiance que la Chambre lui accordera la plus sérieuse considération. Que notre désir de proroger cette Chambre et de partir dans quatre jours ne nous porte pas à hâter l'adoption de ce bill et à nier à ces gens le droit à leurs convictions religieuses. Si vous le faites, au lieu de voir ce pays prospérer comme nous le désirons tous, nous pouvons nous trouver en face des ennuis que nous avons ressentis depuis 1896 dans des cas du même genre.

Je suis seul, mais je fais cet appel dans l'intérêt de l'harmonie de notre beau pays. Je désire ardemment que nous n'ayons plus d'ennuis. Considérons que, à la Chambre des Communes, sur ce bill, 40 députés de l'Ouest votèrent dans un sens et 50 députés de l'Est votèrent dans un autre sens. C'est l'un des bills les plus injustes qui soient jamais venus devant cette Chambre. Si une majorité de 77 sénateurs adopte cette loi, ils enlèveront aux 90,000 presbytériens qui ne pensent pas comme les 142,000 autres, leurs droits de presbytériens, la

charte de leur église et leurs biens. Croyez bien que ces gens ne se soumettront pas en silence. Ils feront ce que les minorités ont toujours fait, c'est-à-dire qu'ils lutteront pour obtenir justice—et la justice doit toujours prévaloir dans une bonne cause.

L'honorable L. C. WEBSTER: Honorables messieurs, on a si bien discuté, dans une autre Chambre et ailleurs, le bill qui est maintenant devant nous et que j'ai l'honneur d'appuyer, qu'il ne me paraît pas nécessaire d'en parler longuement.

Aucune autre question, je crois, n'a causé autant d'intérêt et d'inquiétude que le bill 47, intitulé: Loi constituant en corporation l'Eglise-unie du Canada. Je pense, honorables messieurs, que l'on doit étudier attentivement et minutieusement ce bill, et que chaque clause doit être soumise à un examen long et soigneux. Je regrette plusieurs des déclarations de l'orateur qui m'a précédé (l'honorable M. Reid). Notre univers serait monotone si nous étions tous du même avis aux points de vue religieux, politique ou autres; mais je ne crois pas me tromper en disant que la majorité doit diriger dans toutes les affaires qui nous sont présentées, qu'elles soient civiles, sociales, ou politiques.

Le dernier orateur parla, je présume, presque uniquement au nom de la minorité de l'église presbytérienne et il avait raison. Il connaît mieux que moi ce côté de la question. Mais, me serait-il permis de faire remarquer que le bill tel qu'il nous est présenté ce soir affecte trois grandes églises du Dominion du Canada, et non pas une seule?

J'ai écouté les remarques du représentant de Halifax (l'honorable M. Roche) qui, je crois, déclara que John Wesley sortirait de sa tombe s'il entendait la discussion de ce projet de loi. Je n'ai aucune autorité pour parler au nom de John Wesley, mais, connaissant bien la vie et l'histoire de ce grand évangéliste, je puis dire que s'il sortait de sa tombe ce serait pour diriger les églises unies du Canada dans le grand mouvement actuel. Rappelez-vous, honorables messieurs, la parole de John Wesley: "Le monde est ma paroisse."

J'apprécie comme il convient les traditions, les vues et les sentiments qui animent tous ceux que touche cette affaire, mais ces sentiments et ces traditions n'appartiennent pas du tout à une seule église. Il n'y a que quelques semaines, j'assistais à une cérémonie religieuse dans la ville de Québec, au cours de laquelle j'entendis parler des nobles hommes et femmes qui, depuis 150 ans, ont soutenu leur église avec foi et fermeté. L'église méthodiste du Canada, par l'intermédiaire d'un militaire britannique des premiers temps de la colonie, jeta la semence de la première société dans le Bas-Canada, laquelle s'est remarquablement développée depuis dans tout le pays.

L'honorable M. ROCHE: Puis-je poser une question à l'honorable sénateur? A-t-il jamais lu la controverse de John Wesley et du rév. Augustus Toplady sur ces sujets?

L'honorable M. WEBSTER: Non, je dois admettre que je n'ai pas lu toutes les controverses touchant John Wesley et son époque.

J'ai également entendu parler de ces hommes dévoués qui bâtirent leur première église avec de grands sacrifices, et de leur adhésion continuelle et fidèle à leur dénomination. Leurs descendants font encore preuve aujourd'hui de la même loyauté. Néanmoins ces gens sont prêts à sacrifier l'orgueil de former une église particulière et les ambitions qu'ils entretiennent à cet égard pour coopérer dans l'intérêt commun de l'Eglise-unie du Canada et apporter à cette église leur vieille expérience. Cet esprit se rencontre dans les trois églises négociatrices.

Certains membres de cette congrégation ne favorisent pas aujourd'hui la fusion, mais ils envisagent la question sans préjugés, regardant vers l'avenir plutôt que vers le passé, et ils désirent se joindre à la majorité dans ce grand mouvement. Je sentais que le souvenir des disparus, de ceux qui ont tout fait pour le progrès politique, commercial et religieux de leur pays, donnait un caractère sacré aux pierres mêmes de cette vieille église québécoise. Pour leurs descendants, ce n'était pas une mince affaire d'effacer le passé et de s'unir à d'autres sectes. Ils désirent néanmoins le faire, parce qu'ils considèrent que ce mouvement de fusion des églises est dans le meilleur intérêt du Canada.

Dans la vieille église de Québec, où l'harmonie, la justice et la paix règnent, il n'y a que 5,000 protestants, environ, parmi une population de quelque 120,000 habitants; cependant, il y a neuf églises protestantes dans cette ville, et aucune n'a une congrégation considérable. Puis-je, en passant, adresser au peuple de la province de Québec un mot de reconnaissance pour le traitement juste et loyal et la considération accordée en toutes matières, religieuses, sociales, éducationnelles ou autres, par une majorité parlant un langage différent de la minorité et professant une autre religion?

Le temps ne me permet en ce moment que de tenter à peine une courte description du travail héroïque accompli au Canada par les églises presbytérienne, congrégationaliste et méthodiste. L'histoire de la grande église presbytérienne se passe de longs commentaires.

Mes ancêtres étaient presbytériens. Mon père était un membres de l'église presbytérienne d'Ecosse et j'ai naturellement les sentiments les plus chaleureux à l'égard de cette grande église historique. La période du plus grand progrès de l'église presbytérienne au Canada a été de 1875 à nos jours, et toute église serait fière des résultats obtenus. En 1876, il y avait 88,228 communiants; il y en a aujourd'hui 369,939. Mais ce n'est pas la seule augmentation du nombre de ses membres dont le presbytérianisme doit se réjouir; c'est aussi de son zèle spirituel et apostolique. En 1875, il y avait déjà 20 hommes dans les différentes missions. Aujourd'hui le personnel des missions étrangères se chiffre à 323 dans dix pays différents, plus le double de ce nombre en travailleurs indigènes, et 709 églises, 347 écoles et 17 hôpitaux. Le revenu affecté aux missions étrangères s'est accru jusqu'à $513,626. Le travail accompli dans l'Ouest canadien pendant cette période est l'un des plus grands succès de l'église presbytérienne, puisqu'elle y possède maintenant 2,228 postes de prédication, avec 622 ministres et environ 92,000 fidèles.

Le méthodisme a aussi une histoire qui rivalise avec celle du presbytérianisme, au point de vue du progrès au pays et à l'étranger. En 1883, il y avait 69,803 membres de l'église méthodiste; en 1921, il y en avait environ 407,000. L'activité apostolique de l'église méthodiste du Canada prit naissance presque simultanément avec le mouvement unioniste. Cette année, l'église méthodiste célèbre le 50e anniversaire de son travail en Chine et au Japon, et peut s'enorgueillir de posséder 23 missions étrangères, avec un personnel de 543. Le revenu affecté aux missions étrangères est maintenant de $609,000. De semblables progrès se remarquèrent dans l'Ouest canadien, de sorte que l'église méthodiste est connue aujourd'hui comme l'une des plus importantes églises missionnaires.

Les églises congrégationalistes font remonter leur origine aux puritains, comme les presbytériens attribuent la fondation de leur église à Jean Calvin, et les méthodistes, à John Wesley. Les églises congrégationalistes naquirent de la protestation contre l'ingérence de l'Etat et la tyrannie ecclésiastique. Depuis l'origine, leur motto a été "Liberté de conscience et le droit pour chaque congrégation de définir son credo et sa politique". Ainsi le corps congrégationaliste sacrifie plus que le presbytérianisme ou le méthodisme, parce que dans l'avenir chaque église congrégationaliste ne sera plus qu'une partie d'un tout organisé et non plus une unité autonome et distincte. Bien qu'ils n'aient pas été aussi considérables que ceux des églises presbytérienne ou méthodiste, les progrès des églises congrégationalistes ont été constants depuis 1830, de sorte que l'an dernier elles comptaient 12,762 fidèles, 11,132 auditeurs aux catéchismes du dimanche; des immeubles et des dotations évalués à $2,701,917. Le total de leurs dons aux missions chrétiennes atteignit, l'an dernier, $329,000.

Il y a eu deux mouvements unionistes dans les églises congrégationalistes, amenant la fusion de trois corps; huit fusions, dans l'église méthodiste, qui unirent 16 organismes; neuf fusions dans l'église presbytérienne et sept absorptions, ce qui réunit 21 corps; de sorte que les trois églises qui s'unissent maintenant pour former l'Eglise-unie du Canada représentent réellement quarante organismes différents. Comme nous avons acquis l'habitude des fusions, consommons la fusion de ces trois grandes églises et les autres suivront.

Dans le passé, en plusieurs occasions, le Parlement du Canada accorda sans débat des lois de fusion. Si l'on consulte le hansard au sujet du bill unissant certaines églises méthodistes, en 1884, on trouve qu'aucun débat ne se produisit ni à la première, ni à la deuxième, ni à la troisième lecture. La pétition des dissidents ne semble pas avoir influencé la décision de la Chambre. Le bill reçut le même traitement au Sénat.

L'on peut peut-être penser que les méthodistes désiraient unanimement l'incorporation à l'Eglise-unie, mais les faits démontrent le contraire. Il se manifesta une opposition très déterminée au sein de l'église méthodiste qui se fusionna en 1883. La conférence de London de la section dite l'Eglise méthodiste du Canada enregistra un fort vote contre le projet, soit 365 pour le projet et 254 contre. Les minorités ne recevaient rien. Si nous scrutons le mystère du passé, nous verrons dans les lettres aux journaux de ce temps des expressions violentes comme "Procédures tyranniques et agressives", "Viles attaques contre le caractère des ministres", "Lettres de sarcasme mordant" et "Flèches acérées trempées dans le fiel". Mais quand le débat fut terminé, les gens revinrent à leur sens normal, et l'on ne peut maintenant relever aucun signe de division dans l'église méthodiste. L'union est parfaite et l'unité spirituelle est complète.

De même, la loi constituant en corporation la corporation épiscopale et catholique des Ruthènes grecs, en 1913, ne souleva aucune discussion, bien que cette loi affectât 100,000 personnes. Lors de la deuxième lecture du projet de loi au Sénat, l'honorable M. Larivière en expliqua les termes. Il dit que dans l'Eglise catholique, il y a deux ou trois sections en de-

hors de l'Eglise catholique romaine proprement dite, et que l'Eglise grecque relève de Rome. Il déclara que l'évêque désirait constituer ses fidèles en un corps organisé, jouissant de ses droits civils. On ne demandait pas de privilèges spéciaux, on désirait seulement posséder des biens de la même façon que les autres corporations. L'honorable M. Power dit à cette époque:

> Quelle qu'ait été notre politique, nous nous sommes prononcés pour le libre-échange en matière de religion, et toutes sortes de dénominations s'adressent ici pour obtenir la constitution en corporation qui leur permettra de posséder des biens, chacune pour son propre usage. On n'a jamais soulevé aucune objection. Nous ne donnons à l'évêque aucun pouvoir spécial. Nous lui permettons simplement de posséder les propriétés dont ses fidèles peuvent avoir besoin dans un but religieux, c'est tout. Je n'y puis voir aucune objection pour ma part.

La motion fut adoptée et le projet de loi subit la deuxième et la troisième lecture sans débat.

Cela, honorables messieurs, n'est qu'un exemple de la constitution d'une église qui, depuis, est devenue florissante. A l'époque de sa constitution en corporation, la législature se rendit compte de son importance, et se hâta d'accorder ce qu'elle demandait.

Vers 1887, fut tenue une conférence des Eglises pour discuter les possibilités d'une fusion, et depuis ce temps on a accordé une attention de plus en plus grande à ce problème, que plusieurs Eglises firent examiner par des comités permanents. Dans le "Projet de Fusion", page 21 à 36, on a imprimé un bref historique du mouvement au sein des églises négociatrices. Les négociations définitives débutèrent en 1899 par la nomination, que fit l'Assemblée générale de l'Eglise presbytérienne du Canada, d'un comité chargé de se tenir en rapport avec les représentants des autres églises évangélistes afin d'améliorer la situation des missions canadiennes, où se remarquaient une rivalité injustifiable et un gaspillage d'hommes et de ressources. Les comités des églises méthodiste et presbytérienne se réunirent trois fois pour discuter les moyens de coopération.

La conférence générale de Winnipeg, en 1902, étudia de nouveau le projet actuel. Cette conférence était connue sous le titre de la "grande conférence apostolique des méthodistes", et elle établit la méthode actuelle de direction des missions. L'idée de nommer des surintendants de missions souleva un grand enthousiasme au sein de la Conférence, et au plus fort de cet enthousiasme on présenta à la Conférence la délégation fraternelle de l'Eglise presbytérienne, composée du rév. Dr Bryce, du rév. le principal Patrick et du rév. C. W. Gordon, mieux connu sous le nom de "Ralph Connor". Le Dr Patrick, au cours de son allocution, obéissant à une inspiration, demanda s'il ne serait pas possible, pour répondre aux exigences des missions, d'établir des relations plus intimes entre les Eglises, qui iraient jusqu'à une fusion organique. La Conférence accepta cette suggestion, et un comité, composé du surintendant général et de quatorze autres membres, reçut l'autorisation de se mettre en rapport avec des comités similaires des autres églises.

En 1904, les autres Eglises ayant agi dans le même sens, le nombre des membres du comité fut porté à soixante, et en décembre de cette même année, des comités représentant les Eglises presbytérienne, méthodiste et congrégationaliste se réunirent dans l'église Knox, à Toronto. La question soumise au débat était la suivante: "Existe-t-il des difficultés insurmontables à la fusion organique de ces trois Eglises?" Après une discussion minutieuse, on nomma cinq comités pour l'étude de la question à des points de vue différents, et on leur demanda de présenter leur rapport un an plus tard.

En 1905, les comités présentèrent leur rapport et ils reçurent instruction de continuer leur enquête pendant une autre année. La même chose se produisit en 1906 et en 1907, et en décembre 1908, un Projet de Fusion fut présenté au comité plénier, et accepté à l'unanimité.

L'affaire vint ensuite devant les cours des Eglises. En 1910, la Conférence générale méthodiste l'étudia et adopta le Projet de Fusion par un vote pratiquement unanime. On ordonna alors qu'il fût soumis aux Conférences et aux assemblées de districts; si l'opinion de ces organismes lui était suffisamment favorable, on ordonnait qu'il fût soumis aux diverses congrégations. Cela se fit pendant l'année 1912, et une très grande majorité des membres et des adhérents de l'Eglise méthodiste acceptèrent avec empressement le projet.

L'Eglise presbytérienne suivit une procédure semblable. L'Assemblée générale de 1910, adopta une résolution approuvant le Projet de Fusion et ordonnant que tous les documents touchant la fusion fussent soumis aux presbytériens pour que ceux-ci prononcent leur jugement, en conformité avec les dispositions de la loi Barrier. Les greffiers des presbytériens reçurent instruction de présenter leur rapport en 1911. L'Assemblée de 1911, considérant la grande majorité des presbytériens favorables à la fusion, soumit le projet aux congrégations, avec le résultat qu'une très grande majorité des membres et adhérents de l'Eglise approuvèrent la fusion. La minorité était peut-être plus considérable dans l'Eglise presbytérienne

que dans l'Eglise méthodiste. L'Assemblée générale décida donc de tenter d'amener les dissidents à une attitude plus favorable. On fit quelques modifications au Projet de Fusion, et on le soumit de nouveau aux congrégations presbytériennes en 1915. Il est intéressant de lire le texte de la question exacte posée aux fidèles:

Etes-vous en faveur de la fusion avec les Eglises méthodiste et congrégationaliste du Canada d'après le Projet de Fusion approuvé par l'Assemblée générale de 1915? Oui. Non.

Une note était attachée au bulletin, en ce sens:

On rappelle aux fidèles que la décision en cette affaire sera déterminée par le nombre de bulletins déposés dans les urnes.

De nouveau, la majorité favorable à la fusion était décisive: 106,534 se prononcèrent en faveur et 69,913 contre.

L'Assemblée de 1916, par un vote de 406 à 90, adopta des résolutions engageant l'Eglise à poursuivre la politique de la fusion organique des églises, mais elle décida qu'aucune autre mesure ne serait prise avant l'Assemblée qui suivrait la fin de la première année de paix. Cette décision ramena la question à l'Assemblée de 1921, qui se réunit à Toronto. Par un vote décisif, elle donna instructions au comité de la fusion de "prendre les mesures qui pourront paraître les meilleures pour effectuer la fusion organique avec les Eglises méthodiste et congrégationaliste, aussitôt que possible".

L'Assemblée générale de 1922, qui se réunit à Winnipeg, reçut le rapport du comité et donna instruction à ce comité de former une commission permanente qui serait chargée de préparer les bills à être soumis au parlement du Canada et aux diverses législatures.

Tout cela fut fait et l'affaire vint devant l'Assemblée générale de 1923, qui devait prendre officiellement parti. Par un vote de 427 médiatement les démarches nécessaires pour obtenir la fusion. En 1924, le vote fut de 427 à 129, l'assemblée décida d'entreprendre im- à 96.

Les églises congrégationalistes, dès le début, approuvèrent presqu'à l'unanimité le mouvement de fusion, et elles lui ont été constamment favorables. Jusqu'à maintenant, 96 p. 100 des diverses congrégations ont exprimé par écrit leur désir de faire partie de l'union.

Les plus hautes cours des trois églises nommèrent à leur dernière session un comité de cent membres chargé d'étudier de nouveau la loi et de la présenter aux législatures provinciales et au parlement fédéral.

Elle a été soumise à sept législatures provinciales. Cinq d'entre elles l'adoptèrent avec peu d'amendements. Dans l'île du Prince-Edouard, elle est encore à l'étude et en Ontario, à cause de certains amendements, le comité compétent jugea préférable d'attendre la décision du parlement fédéral.

Cette fusion est nécessaire si nous voulons suivre le mouvement ascendant de la population du Dominion. Nous recevons chaque année un grand nombre de personnes qui ne sont pas de langue anglaise. Dans la plupart des cas, ces gens s'établissent dans nos grandes villes, où ils forment naturellement des groupes distincts, ce qui rend parfois difficile le maintien des conditions de vie élevées essentielles à ce pays, si nous voulons qu'il reste chrétien. Aucune dénomination ne peut se charger de ce travail; comme question de fait, il se présente ainsi un problème qui, s'il n'est résolu par l'église, deviendra rapidement une menace pour notre pays. Toute véritable nationalité repose sur la religion.

Comme je ne veux pas fatiguer la Chambre par des statistiques, avec lesquelles vous êtes peut-être plus ou moins familiers, je demande la permission de déposer au Hansard un exposé de la situation des trois églises, que j'ai préparé, sans prendre votre temps par la lecture des détails. Je fais remarquer que les chiffres cités ici ce soir s'accordent avec les miens. La population congrégationaliste d'après le recensement de 1921, est de 30,574; les Méthodistes sont au nombre de 1,158,744; les Presbytériens, 1,408,812, ce qui forme un total de 2,598,130.

EXPOSÉ SOMMAIRE DE LA SITUATION DES TROIS ÉGLISES UNIONISTES

	Congrégationalistes	Méthodistes	Presbytériens	Total
Population au recensement de 1921	30,574	1,158,744	1,408,812	2,598,130
Nombre de membres	12,762	407,264	369,939	789,965
Percentage de la population et des membres	41·74%	35·15%	26·25%	30·40%
Ministres en charge	69	1,659	1,416	3,143
Elèves des catéchismes du dimanche	.....	427,570	358,020	.....
Instructeurs des catéchismes	.....	43,334	34,922	.....
Personnel total des catéchismes	11,132	470,904	392,942	874,978
Dons de l'an dernier	$ 329,821 00	$ 9,209,276 00	$ 9,187,512 00	$18,726,609 00
Moyenne des dons par membre	25 84	22 61	24 84	23 70
Revenus des ministres	$ 113,000 00	*$2,520,282 00	$ 2,768,150 00	$ 5,401,432 00
Société des femmes missionnaires	15,145 00	427,206 00	435,008 00	877,359 00
Valeur des biens immobiliers	$ 2,189,000 00	$57,067,429 00	$†40,000,000 00	$99,256,429 00
Valeurs des dotations et des réserves (Collèges, pensions, missions, etc.)				
Collèges	138,064 00	2,739,437 00	1,623,184 00	
Ecoles de préparation des diaconnesses	.....	80,000 00	.....	4,580,685 00
Pensions, fonds permanent	113,115 00	2,278,477 00	1,919,317 00	4,310,909 00
Héritages des missions	261,738 00	552,296 00	725,573 00	
Missions féminines	.....	123,200 00	.....	1,662,807 00
Valeur totale des immeubles et des dotations	2,701,917 00	62,840,839 00	†44,288,074 00	109,830,830 00
Dette sur les immeubles, 1922	.....	3,761,739 00	4,075,461 00	.....
Valeur totale des immeubles et des dotations, moins les dettes	.....	59,079,100 00	†40,212,613 00	.....

*Les ministres presbytériens et méthodistes mariés ont toujours un presbytère, sinon leur loyer est payé.
†Estimation.
En plus de l'actif indiqué plus haut, il en existe d'autres au service des missions et ailleurs

Je puise ces chiffres à des sources aussi sûres que possible afin de vous prouver que les églises méthodiste et presbytérienne bénéficieraient également, au point de vue financier, de la fusion organique et que celle-ci opèrerait plutôt à l'avantage de l'église presbytérienne.

Si nous faisons une revue très rapide des conditions qui existent dans l'Ouest et de la situation actuelle des églises, nous serons convaincus de la nécessité de la fusion organique. Nous pouvons croire aussi qu'elle sera acceptée, si nous songeons que, dès maintenant, dans 1,245 districts religieux comprenant 3,000 missions, l'union a été pratiquement consommée sous la forme d'églises unies et indépendantes, ou d'églises coopérant entre elles, ou enfin d'églises formées par délimitation du territoire,

Il était parfaitement entendu que ce mouvement ne faisait que précéder la fusion organique et définitive. Nous ne devons pas détromper les églises et les ministres à qui on a permis de s'unir. On leur avait promis formellement la fusion pour un avenir rapproché.

L'hon. M. WEBSTER.

Dans les anciennes congrégations de villages ayant 400, 600 ou 800 habitants, il n'est pas rare de voir trois ou quatre pasteurs exerçant leur sacerdoce pour 25 ou 50 personnes qui ne peuvent faire vivre leur ministre et, par conséquent, fournir des fonds aux missions. C'est presqu'un crime que quatre pasteurs prêchent en même temps dans un village de 400 habitants, quand l'on sait que les élèves de 300 écoles de l'Ouest ne peuvent recevoir les instructions religieuses d'un ministre.

Il est intéressant d'étudier, au point de vue de la fusion, le travail des collèges théologiques affiliés aux universités canadiennes. Je connais la situation de Montréal mieux que celle des autres centres. Depuis quelques années, les collèges anglican, presbytérien, congrégationaliste et méthodiste ont uni leurs efforts pour l'instruction des futurs ministres. Bien que certaines matières secondaires soient enseignées séparément par chaque collège, la plupart des cours importants se donnent en commun. Par exemple, un professeur méthodiste, le Dr Gifford, donne à tous les étudiants

le cours d'histoire ecclésiastique, tandis qu'un presbytérien, le Dr Welsh, tient la chair de philosophie religieuse. Le Dr Rexford, un anglican et un congrégationaliste, le Dr Ritchie, donnent les autres cours. Une enquête conduite dans les collèges de Montréal nous a amenés à deux conclusions: d'abord que les études des futurs pasteurs se ressemblent à tous les points de vue, et que ces collèges ont travaillé à l'unisson depuis plusieurs années.

Le projet de fusion des églises n'a rien de politique. Ce n'est pas une entreprise commerciale. Il est de nature exclusivement spirituelle et religieuse. En demandant au Parlement d'adopter cette loi, les églises ne le forcent pas à opter pour un credo ni à établir un mode de gouvernement ecclésiastique. L'église elle-même doit déterminer le credo et établir la forme de son gouvernement. Les trois églises, à la suite de plébiscites concluants, demandent seulement au Parlement d'être constituées en corporation et la reconnaissance de leurs droits civils. Elles se sont entendues au sujet d'un projet de fusion et elles prient le Parlement d'approuver leur action. Le Parlement, à mon avis, ne peut que se rendre à leur désir. L'amendement qui retarde jusqu'au mois de juin prochain l'application de la loi enlève tout danger de coercition.

L'honorable M. REID: Mon honorable ami nous dira-t-il s'il approuve la proposition de tenir un plébiscite dans l'intervalle, afin de créer l'harmonie au sein des églises?

L'honorable M. WEBSTER: A mon avis, ce plébiscite ferait plus de mal que de bien. Le bill permet aux congrégations dissidentes d'enregistrer leur protestation avant la mise en force de la loi.

Au sujet des déclarations du procureur des dissidents, en ce qui touche aux droits d'une section de la congrégation sur les immeubles ou les dons faits à la congrégation, il me semble impossible de parler de fusion si nous tenons compte de chaque vote dissident et des intentions de chaque bienfaiteur. Chacun de ces bienfaiteurs approuvait peut-être le projet de fusion. Je connais de tels cas.

Les droits des minorités sont sauvegardés, en ce que les congrégations qui auront protesté avant le 10 juin garderont leurs immeubles et qu'une commission, nommée par l'Eglise-unie et les congrégations dissidentes, leur accordera pleine justice.

On s'est demandé ce que deviendront les droits d'une minorité dissidente de l'une des congrégations. Les individus n'ont aucun droit, individuellement, sur les propriétés d'une église. Dans notre pays démocratique, les majorités doivent gouverner. Au sujet du bill actuel, l'unité la plus simple que l'on puisse reconnaître est la congrégation. Si la majorité de la congrégation décide de s'unir à la nouvelle église, la minorité devra se soumettre, et vice versa. Je considère qu'on accorde ainsi un traitement équitable à chacun et que les droits des minorités sont sauvegardés.

J'appuie donc le bill tel qu'il nous a été présenté.

A la demande de l'honorable M. Gillis, le débat est ajourné.

BILL DU FONDS DE RETRAITE DU SERVICE CIVIL

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose que soit lu une deuxième fois le bill 122, intitulé: Loi procurant une pension aux fonctionnaires civils.

Il dit: Honorables messieurs, si ma motion touchant la deuxième lecture de ce bill est adoptée, j'ai l'intention de demander qu'il soit envoyé au comité des banques et du commerce, pour étude détaillée.

L'honorable M. ROBERTSON: Aurons-nous l'opportunité d'étudier chaque article de ce bill, quand il reviendra du comité, ou nous demandera-t-on d'adopter sans débat le rapport du comité?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oh! non. Nous serons parfaitement libres.

L'honorable M. DANDURAND: Si nous sommes tous d'accord au sujet du rapport du comité, nous passerons à la troisième lecture; mais la Chambre se formera en comité, si un honorable sénateur demande que le bill soit soumis au comité plénier.

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

L'honorable M. DANDURAND: Je préviens les honorables sénateurs qui ne sont pas membres du comité des banques et du commerce, que ce comité se réunira demain matin, à dix heures et demie, pour étudier ce bill.

BILL DU MINISTERE DES POSTES

PREMIERE LECTURE

Le Bill 189, intitulé: Loi modifiant la Loi des Postes.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DES TERRES DES RESERVES INDIENNES

PREMIERE LECTURE

Le Bill 191, intitulé: Loi ayant pour objet de régler certaines questions entre les gouver-

nements du Canada et de l'Ontario concernant les terres des réserves des sauvages.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DE L'IMMIGRATION

PREMIERE LECTURE

Le Bill 195, intitulé: Loi modifiant la loi de l'Immigration.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DES TAUX DE FRET SUR LES EAUX INTERIEURES

PREMIERE LECTURE

Le Bill 213, intitulé: Loi modifiant la loi de 1923 concernant les taux de fret par navigation intérieure.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DU FONDS DE PENSION DU SERVICE CIVIL

PREMIERE LECTURE

Le Bill 227, intitulé: Loi modifiant la loi de retraite du service public.—L'honorable M. Dandurand.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission du Sénat, je propose que ce Bill soit maintenant lu une deuxième fois, afin qu'il puisse être envoyé au comité des Banques et du Commerce.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Envoyez-le au comité des Banques et du Commerce avec l'autre bill.

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

BILL DE LA VILLE D'OTTAWA

PREMIERE LECTURE

Le Bill 242, intitulé: Loi ayant pour objet d'autoriser un contrat entre Sa Majesté le Roi et la Corporation de la cité d'Ottawa.—L'honorable M. Dandurand.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Jeudi, 10 juillet 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

L'hon. M. DANDURAND.

SUSPENSION DES REGLES

MOTION

L'honorable M. DANDURAND propose:

Qu'à partir de ce jour inclusivement et jusqu'à la fin de la session, les règles 23f, 24a, b, d, e et h, 63, 119, 129 et 131 soient suspendues, en tant qu'elles se rapportent aux bills publics ou d'intérêt privé.

(La motion est adoptée.)

BILL DE L'EGLISE-UNIE DU CANADA

DECISION DU PRESIDENT

A l'appel de l'ordre du jour:

L'honorable M. REID: Honorables messieurs, je parlerai brièvement d'un incident survenu hier. Au cours de mes observations, j'ai cité une partie d'un débat intervenu aux Communes. Son Honneur le président a décidé que je m'écartais du Règlement. Depuis nombre d'années, une certaine coutume s'est établie, qui est ou devrait être respectée dans les deux Chambres, de sorte que je ne me plains pas de la décision. Quand j'ai cité cet extrait de débat, je croyais me conformer au Règlement. En effet, depuis que je suis sénateur, beaucoup de mes collègues ont tenu la même ligne de conduite, et c'est la première fois que le président décide que la citation de paroles prononcées dans l'autre Chambre constitue une violation du Règlement. J'ajouterai même que, depuis mon élévation au Sénat, beaucoup de sénateurs ont lu des extraits des Débats des Communes, sans pour cela paraître enfreindre le Règlement. La lecture de ces extraits avait pour simple but de nous renseigner, et je n'y vois aucune objection, parce que nous avions tous intérêt à obtenir ces renseignements afin d'élucider la question. Mon désir de faire état de certaines données fournies dans l'autre Chambre provenait de ce que la mesure dont nous sommes actuellement saisis est l'une des plus importantes qui aient été soumises au Parlement, et de ce que le Sénat se proposait de l'adopter sans que nous ayons l'occasion de nous procurer les faits relatifs à ce bill. Celui qui a proposé la deuxième lecture du projet de loi a affirmé que la question avait pendant des semaines ou des mois été discutée à fond aux Communes, et que nous devions tabler sur les données présentées dans l'autre Chambre, au lieu de recommencer tout le travail au Sénat. La difficulté réside dans le fait que, d'après la décision que Son Honneur le président a rendue hier, il nous est interdit de nous servir des arguments apportés au cours des discussions survenues à la Chambre des Communes ou au comité. Puisqu'il en est ainsi, nous devons nous prononcer sur ce projet de loi sans d'autre guide que le texte du bill.

Mon dessein est de demander au chef du gouvernement s'il serait en faveur d'une résolution énonçant qu'à l'égard de ce bill, il serait loisible de citer dans le débat des extraits de discours prononcés au comité ou à la Chambre des Communes. Cela contribuerait à renseigner le Sénat. Peut-être serait-il encore préférable qu'il nous soit permis, au sujet de ce projet de loi, de mentionner les arguments présentés ou les paroles prononcées, sans que cela constitue une contravention au Règlement. C'est animé de la meilleure intention que j'émets cet avis et afin que la délibération de cette mesure se poursuive avec le moins de heurt possible.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami, si je l'interprète bien, désire que nous adoptions une procédure qui nous permettrait de mentionner, dans la discussion de ce projet de loi, les arguments et les données présentés au comité de l'autre Chambre.

L'honorable M. REID: C'est l'un de mes désirs. Je demande, en outre, qu'il nous soit permis de lire, comme l'honorable monsieur l'a fait lui-même au cours de la session, des remarques formulées par les intéressés.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable monsieur se rappellera qu'hier je n'ai pas invoqué le Règlement. Son Honneur le président a fait observer le Règlement seulement après qu'un autre sénateur l'eût invoqué, parce que la lecture et la mention des débats de l'autre Chambre ne sont pas permises dans cette enceinte. Une fois son attention attirée sur le sujet, Son Honneur le président a cité le Règlement. Je ne suis intervenu que pour prier mon collègue de se soumettre à la décision du président. Tel est le fait survenu hier soir.

J'ai simplement demandé si les témoignages ou les arguments présentés au comité de l'autre Chambre avaient été imprimées. On a imprimé et distribué des mémoires exposant les deux côtés de la question, et je suggère à mon honorable ami que, pour étayer ses arguments, il pourrait puiser dans le long mémoire du savant conseil en l'affaire, car il en a été distribué des exemplaires. Je ne sache pas que nous puissions déroger à la coutume parlementaire, que Son Honneur le président jugerait de son devoir de maintenir dans ce débat.

L'honorable M. REID: Je puis répondre que des personnes qui ont entendu tous les témoignages au comité de l'autre Chambre et qui sont au courant des principaux points de la question ont expliqué le sujet en l'autre Chambre. Par conséquent, la substance de tous les arguments se trouve dans les Débats, et si un sénateur se servait des mémoires distribués, il éprouverait la difficulté signalée par l'honorable leader, car il citerait par le fait même des paroles prononcées à la Chambre des Communes.

Dans la délibération d'un bill de cette importance, les honorables sénateurs pourraient, certes, sans causer de préjudice, citer les remarques des partisans et des adversaires du projet. Nous n'avons pas eu l'avantage d'entendre les témoignages, et nous pourrions très bien, dans l'étude de ce bill, déroger au Règlement. Si le consentement de la Chambre doit être unanime, je proposerai une résolution à cet effet.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ne pourrait-il pas extraire des Débats des Communes tous les arguments qu'il jugera appropriés pour appuyer son point de vue, sans mentionner de noms? Il pourrait citer les arguments sans indiquer la provenance.

L'honorable M. REID: Je ne partage pas l'avis de l'honorable sénateur, et je ne crois pas que la chose serait pratique ni que cette manière de procéder exposerait la situation sous son vrai jour. Si l'honorable dirigeant du gouvernement refuse, nous devrons nous incliner devant sa décision. Ce serait regrettable, et j'estime que ma proposition devrait être adoptée.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne suis qu'un des sénateurs, et je prends pour acquis que la proposition de mon honorable ami s'adresse à Son Honneur le président, et non à moi.

BILL DE L'EGLISE-UNIE DU CANADA

DEUXIEME LECTURE

Le Sénat passe à la suite de la discussion du 9 juillet, ajournée sur la motion de l'honorable M. Robertson pour la deuxième lecture du projet de loi (bill 47) constituant en corporation l'Eglise-unie du Canada.

L'honorable M. GILLIS: Je ne désire pas retenir bien longtemps votre attention, cet après-midi. Le sujet a été discuté assez à fond au Sénat, aux Communes et dans tout le pays.

Je dois féliciter le parrain du bill (l'honorable M. Robertson), qui a su, d'une manière conciliante et modérée, présenter son argumentation, ou plutôt, selon ses propres paroles, l'exposé relatif à la deuxième lecture du projet de loi. Notre collègue manque rarement l'occasion de discuter un sujet dont la Chambre est saisie, et hier soir il a présenté en faveur de la mesure dont il est le parrain les plus

solides arguments qu'il puisse apporter. Il a longuement insisté sur les unions qui se sont produites au Canada depuis de nombreuses années. Il a mentionné l'union survenue entre certaines branches de l'Eglise méthodiste et entre certaines branches de l'Eglise presbytérienne, et ces unions lui ont servi d'argument en faveur du projet de loi.

Il n'existe pas la moindre analogie entre les conditions dans lesquelles les première unions ont été effectuées et la situation qui règne aujourd'hui. Dans ces premières conditions, certaines branches de la même Eglise, dont la doctrine et le mode de régie étaient les mêmes, ont été unies. Cela s'applique aux deux organisations presbytérienne et méthodiste. Mais dans le cas actuel, la proposition que nous délibérons est entièrement différente. Elle concerne l'union de trois groupes religieux distincts, ayant chacun une organisation distincte et un mode d'administration distinct.

L'honorable sénateur a aussi tracé l'histoire du mouvement de l'union des Eglises dans les vingt dernières années. Il n'a glané dans cette histoire que les faits qui cadraient avec ses propres vues particulières. Il n'est entré dans aucun de ses détails importants. Je me propose de traiter cette phase particulière au point de vue de l'Eglise presbytérienne.

L'honorable monsieur a mentionné et souligné les suffrages recueillis à l'Assemblée générale depuis un certain nombre d'années; et l'honorable représentant de Stadacona (l'honorable M. Webster) a assez bien fait ressortir cet aspect de la question. Examinons les scrutins qui ont eu lieu aux différentes assemblées au cours des quelques dernières années. Je n'ai pas ici les résultats de ces scrutins, mais la Chambre ferait bien d'étudier la question avec soin afin de constater si ces scrutins représentaient raisonnablement l'opinion de la masse. Comme je ne désire pas vous retenir trop longtemps, je citerai les suffrages de quatre presbytères: un à Pictou, Nouvelle-Ecosse; un à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick; un à Montréal et un autre à Toronto. Voici le total des suffrages dans ces quatre presbytères: pour l'union, 1,532; contre l'union, 1,778; soit une majorité de plus de 200 contre l'union.

A l'assemblée tenue à Owen-Sound le mois dernier, les partisans de l'union étaient représentés par 68 délégués, tandis que ses adversaires n'en avaient que 12. Les membres et les adhérents de l'Eglise n'avaient en aucune manière été consultés pour la nomination de ces délégués, qui furent choisis par les divers presbytères, sans que les membres aient eu voix au chapitre.

L'hon. M. GILLIS.

Je désire signaler un autre point au sujet de ce vote. Au Canada, nous avons, en chiffres ronds, 1,000 congrégations indépendantes. Il y en a aussi à peu près 500 connues sous le nom de congrégations augmentées, c'est-à-dire de congrégations dont les ministres reçoivent une partie de leur traitement de la caisse de l'Eglise. De plus, il existe un grand nombre de missionnaires, qui émargent presque tous à cette caisse. Vous ne devez pas oublier que même les ministres sont humains et qu'ils doivent veiller à leur propre subsistance. Il se peut très bien qu'une grande partie de la délégation qui a assisté à cette assemblée ait été dirigé par ces congrégations augmentées. Les fonds de l'Eglise sont entre les mains et sous l'administration des personnes placées à la tête de la propagande en faveur de l'union des Eglises, et il n'est pas déraisonnable de supposer que pour ce motif-là certains délégués à l'assemblée se seraient laissés plus ou moins influencer dans leur vote.

A chaque assemblée tenue au cours des quatre ou cinq dernières années, on a demandé de voter au scrutin secret sur cette question de l'union des Eglises, et chaque fois les dirigeants, les chefs de la propagande, ont catégoriquement refusé d'accorder le scrutin secret. De ce fait, la Chambre peut tirer sa propre conclusion. Par conséquent, les suffrages exprimés depuis quatre ou cinq ans ne représentent en aucune façon le sentiment de la masse des adhérents canadiens; ils représentent purement et simplement le sentiment du groupe qui travaille à l'union des Eglises.

Certains sénateurs ont fait ressortir la sagesse qu'il y aurait d'adopter ce projet de loi afin d'aider la population de l'Ouest. J'ai vécu dans l'Ouest canadien pendant quarante-trois ans. Je puis donc me prononcer avec quelque autorité sur les conditions qui y règnent, et je puis affirmer que ce projet d'union des Eglises n'a aucune influence particulière sur les Eglises qui se sont déjà unies dans ces provinces-là. Depuis nombre d'années, les membres se sont, dans beaucoup d'endroits, unis par le moyen de la coopération. En maintes occasions, les membres de petites villes et de petits villages dotés de trois ou quatre Eglises se sont concertés et ont décidé que leur intérêt exigeait la coopération et l'union des services religieux. Je prétends que c'est la seule union réelle qui puisse être effectuée dans quelque pays que ce soit. Si le peuple consent à coopérer, il réussira à former une pareille union, mais du moment que vous lui imposez cette union par voie législative, il objectera. En ce qui concerne l'Ouest, le pro-

jet d'union ne produira pas le moindre effet, car la population de l'Ouest coopère à son propre bénéfice. La coopération dans l'Ouest a été la clef de voûte de ce projet d'union, et l'on a affirmé que cette union sera plus avantageuse à l'Ouest qu'à toute autre région du pays. Il y a un an, les unionistes se sont adressés aux quatre provinces de l'Ouest pour obtenir de l'aide dans leur propagande; ils ont demandé $10,000, et en tout ils n'ont pu prélever qu'environ $2,500. Cela démontre que la population de l'Ouest ne manifeste pas un intérêt particulier pour cette question d'union.

J'ai observé avec plaisir dans le bill une disposition relative à la tenue d'un vote pour ceux qui ne désirent pas se joindre à cette union; mais je ne parlerai pas maintenant de cet aspect de la question.

Dans son très éloquent discours, l'honorable sénateur de Stadacona (l'honorable L. C. Webster) a fortement mis en relief les magnifiques progrès réalisés par les Eglises des différentes dénominations au Canada. Nous nous félicitons tous avec lui de ces excellents résultats. Il a aussi parlé de l'effet que cette union aurait sur l'immigration. Je dois cependant avouer que je ne vois pas comment l'union des Eglises aura cet effet sur ce problème. Notre collègue a affirmé avec assurance que cette union serait très précieuse en matière d'immigration; mais d'après mes observations et réflexions, je crois que l'effet sera tout à fait opposé. Beaucoup d'immigrants nous arrivent de Grande-Bretagne, surtout d'Ecosse, où la religion de leurs pères est observée depuis des années, et si le projet d'union se réalise, ils constateront, à leur arrivée au pays, que l'Eglise de leurs pères n'existe plus au Canada. En quoi donc cette union des Eglises aidera-t-elle à l'immigration? L'argument pourrait, avec autant de force, s'appliquer à toute autre dénomination religieuse.

Je tracerai brièvement l'historique de ce mouvement d'union. En 1902, je crois, l'Assemblée générale presbytérienne se réunit dans la cité de Winnipeg, en même temps que se réunissait, dans la même cité, la Conférence générale méthodiste. L'Assemblée générale délégua le Dr Patrick, qui était alors principal du collège du Manitoba, à la Conférence méthodiste afin de présenter à cette organisation les saluts de l'Assemblée générale. Au cours de ses remarques il se laissa peut-être emporter—il mentionna incidemment que l'union des églises évangéliques du Canada serait peut-être très avantageuse. Il n'était aucunement autorisé à émettre cet avis, et l'Assemblée générale ne lui avait pas donné instructions de l'exprimer. Ce fut le point de départ de la propagande en faveur de l'union. La Conférence méthodiste et l'Assemblée générale adoptèrent la même idée et, en 1905, elles décidèrent qu'il fallait effectuer l'union. Toutefois, il fut affirmé, à cette Assemblée générale, qu'il n'était possible d'unir que les églises qui seraient unanimes à favoriser cette union. Il fut clairement déclaré —je veux très nettement préciser ce point— qu'il n'était pas judicieux de tenter un effort afin d'unir ces églises, sauf du consentement unanime de l'église presbytérienne au moins.

Dans les quelques années qui suivirent, la question fut soulevée et discutée à chaque Conférence générale méthodiste et à chaque Assemblée générale, mais aucune action de quelque importance ne fut exercée avant 1911. Cette année-là, l'église presbytérienne décida qu'il serait à propos, au profit de tous les intéressés, de soumettre la question de l'union des églises au vote des adhérents. Ce vote fut pris, mais la question ne suscita aucun intérêt particulier, car le mode d'union ne fut pas clairement défini. Les presbytériens ne comprirent pas que cette union abolirait leur credo et leur mode d'administration religieuse. Quoi qu'il en soit, 37 pour 100 des éligibles exprimèrent leurs suffrages, et bien que la majorité se fût prononcée pour l'union, les suffrages de la minorité furent très nombreux. Après ce scrutin, les unionistes émirent l'avis que l'opposition à l'union était trop prononcée et trop importante, et ce fût ce motif qui empêcha l'union de s'opérer.

En 1915, alors que la guerre battait son plein et occupait toutes les pensées, et que 50,000 vaillants presbytériens combattaient en France pour leur roi et leur pays, ces unionistes décidèrent de tenir un autre scrutin à une époque aussi peu propice. Il n'y eut que 33 pour 100 des éligibles qui se prononcèrent et, au lieu de progresser, la cause de l'union recula: les adversaires de l'union augmentèrent d'environ 23,000, tandis que ses partisans ne recrutèrent qu'à peu près 600 membres de plus.

Il se produisit alors un nouvel état de choses, et un changement s'opéra. Les honorables sénateurs ont entendu parler des trois tailleurs de Tooley Street, qui se rencontrèrent et proclamèrent: "Nous sommes le peuple d'Angleterre." En la présente occurrence, les chefs de la propagande en faveur de l'union des églises se sont réunis et ont décrété: "Nous sommes l'église presbytérienne du Canada; les membres et les adhérents de cette église n'ont aucunement le droit de décider si l'union doit avoir lieu ou non; nous sommes prêts à la conclure, car nous savons que

si un autre vote est pris, nous serons la minime minorité, à en juger par la proportion qui s'accuse contre le projet." Les meneurs résolurent donc de poursuivre leur but.

La province d'Ontario compte les trois quarts de l'entière population presbytérienne du Canada. En 1915, lors du scrutin, Ontario se prononça pour l'union par 57,641 voix contre 46,436; 259 congrégations pourvoyant à leurs propres frais eurent une majorité contre l'union des églises, et ces congrégations collectives représentaient environ 1,000,000 de toute la population presbytérienne du pays.

Cette année, en 1924, une campagne fut menée parmi 259 congrégations; 73,000 membres votèrent contre l'union, et il y a encore plus de 1,000 congrégations qui n'ont pas voté sur la question. Cela donne une idée du vif sentiment qui règne au pays contre le projet d'union des églises.

Quand il fut constaté que la population faisait une aussi vive opposition à l'union, et qu'il ne serait pas prudent de tenir un autre scrutin, les chefs unionistes dirigèrent eux-mêmes le mouvement, et depuis lors ils ne cessèrent de mener leur propagande. Ces hommes devinrent des dictateurs jusqu'à ce que le bill fût déposé au Parlement. Leur propagande fut presque un outrage à la population, et elle atteignit même un tel degré qu'un de ces chefs a déclaré dans la cité d'Ottawa qu'aucun gouvernement n'oserait s'opposer à la mesure au Parlement.

J'objecte très fortement à un point de ce bill: la nomination d'un ministre à une église. Les honorables sénateurs se rappelleront que la grande rupture dans l'ancienne église d'Ecosse fut provoquée par ce problème-là, alors que cette église était l'église d'Etat et que les membres ne se prononçaient pas sur le choix de leur ministre. Depuis l'époque de cette rupture les congrégations de l'église presbytérienne du Canada ont toujours eu le droit de choisir leurs ministres. Ce bill nous dénie absolument ce droit, et il ne renferme aucune disposition à cet effet. Il contient, il est vrai, la clause suivante:

> Toute charge pastorale, survenant une vacance, peut adresser un appel ou une invitation à tout ministre ou à tous ministres ayant les aptitudes requises, mais le droit de nomination restera au comité d'établissement qui ne fera rapport à la conférence que pour renseignement seulement.

Le bill prive donc l'église du grand privilège dont elle a joui durant toute cette période, depuis des siècles. Je puis dire que tous les presbytériens voient avec regret la restriction de leurs droits et privilèges à cet égard.

L'église presbytérienne du Canada est la plus puissante dénomination protestante du Dominion. Elle a réalisé de merveilleux progrès dans la période décennale comprise entre 1911 et 1921. Le nombre de ses membres et adhérents s'est accru de près de 400,000, et elle a accompli une œuvre excellente au Canada. Elle s'est montrée tolérante envers toutes les factions, et elle a paisiblement évolué dans sa sphère d'action. Il est malheureux que ce projet de loi supprime pour ainsi dire l'existence d'une église qui a remporté d'aussi beaux succès.

En tout état de cause, nous ne sommes aucunement découragés. Même si la mesure est adoptée, je suis sous l'impression que les auteurs du projet d'union religieuse constateront qu'ils n'ont obtenu qu'une coquille sans la substance. En effet, il est absolument impossible de contraindre, par voie législative, les gens à changer de religion, et tous ceux qui l'ont tenté ont échoué. Par conséquent, quels que puissent être les événements, je prétends que nous aurons l'église presbytérienne au Canada. Au moyen de ce projet de loi, les organisateurs de l'union nous ont volé le nom "Eglise presbytérienne au Canada"; mais cela ne nous causera pas un énorme préjudice, et l'église presbytérienne maintiendra son existence, parce que le sang des anciens Conventionnels coule encore dans les veines des vieux presbytériens écossais et irlandais qui vivent au Canada et ne permettront pas que leur église s'échoue de la sorte. Malgré l'iniquité de cette mesure législative, l'église presbytérienne connaîtra encore de nombreuses années de prospérité au Canada.

J'ai une grande admiration pour l'église méthodiste, qui a accompli au pays une œuvre excellente. Je ne puis cependant comprendre que cette vaste organisation, dont les membres aiment et pratiquent la liberté de penser, ont horreur de toute espèce de contrainte, se prête à l'écrasement de la minorité de l'église presbytérienne, et les contraigne aujourd'hui à se soumettre à cette union. Son attitude me surprend et me désappointe.

Lorsque le bill viendra prochainement en discussion au comité, l'amendement que j'ai mentionné au sujet de la tenue d'un scrutin secret sera adopté, je l'espère, car cette concession sera équitable. Je m'abstiendrai d'en dire plus long à cet égard.

Je ne présenterai pas de motion à propos de la deuxième lecture du bill, mais je discuterai ces autres points en comité général.

L'honorable M. ROBERTSON: Si aucun autre sénateur n'a l'intention d'exposer ses

vues sur le sujet, je présenterai quelques remarques avant la deuxième lecture du projet de loi.

Mon honorable ami de la Saskatchewan (l'honorable M. Gillis) a mentionné un ou deux points qui méritent d'être discutés à nouveau. Il a parlé de la coopération qui a existé entre la population méthodiste, presbytérienne et congrégationnaliste parmi les diverses congrégations de l'Ouest, et il nous a dit de quelle manière cette coopération avait réussi. Je suis tout à fait d'accord avec lui à ce sujet. Mais je lui ferai observer, comme à la Chambre, que cette coopération a résulté de l'action des Assemblées et Conférences des Eglises respectives, et découlé de ce qui a paru être une décision formelle de la part de toutes les personnes intéressées à cette question d'union. Voici les faits. En 1917, par la résolution que j'ai lue hier soir, et qu'il m'est inutile de relire, l'Eglise presbytérienne a notifié aux Eglises méthodiste et congrégationnaliste qu'elle avait officiellement décidé de s'unir. A partir de ce moment-là, la coopération s'est accusée et, de consentement commun, l'union des congrégations a été établie, surtout dans l'ouest du Canada et dans le Nouvel-Ontario, pour les fins religieuses. Au lieu de construire une nouvelle église dans une nouvelle localité croissante, les presbytériens ont souvent suivi le culte des méthodistes, qui y avaient peut-être une église. L'inverse s'est aussi produit. L'action coopérative des deux cultes est même allée jusqu'au point que les fonds recueillis pour les missions et autres fins charitables étaient partagés, et qu'une partie était versée à la caisse générale presbytérienne et une partie à la caisse générale méthodiste. Les deux cultes étaient animés de l'esprit de coopération et entrevoyaient le jour de l'union organique définitive promise par l'Assemblée et par les Conférences. Ce jour est arrivé, et ces cultes espèrent en la réalisation de cette union organique qu'ils ont préparée.

Mon honorable ami a exprimé l'avis qu'il n'était pas judicieux de la part de l'Eglise presbytérienne d'avoir tenu un deuxième scrutin en 1915, alors que la guerre battait son plein. Il a fait observer que si les 50,000 presbytériens outre-mer—j'ignore le chiffre exact—avaient eu l'occasion de se prononcer ils auraient plutôt voté contre l'union. Je ne puis émettre que mon opinion personnelle, mais je ferai remarquer à la Chambre que la guerre a, depuis nombre d'années, été le plus puissant facteur qui ait réuni les hommes sur le champ de bataille et dissipé les préjugés et les dissidences en matière religieuse. Dans ces jours sombres, peu importait à un presbytérien, à un méthodiste, à un anglican ou à un catholique romain, que ce fût un ministre presbytérien, un pasteur anglican ou un prêtre catholique qui l'administrât. Je crois donc que si ces 50,000 hommes eussent été consultés, il y aurait probablement eu 50,000 suffrages de plus en faveur de l'union religieuse.

Mon honorable ami a comparé les unionistes aux trois tailleurs de Tooley Street, et prétendu qu'ils croyaient constituer l'Eglise. Mes collègues se rappelleront qu'hier soir, dans mon faible effort pour exposer la situation à la Chambre, j'ai précisément fait observer que tous les intéressés—d'abord le presbytère, puis les fidèles, et enfin les congrégations elles-mêmes—ont eu toute l'occasion voulue de se prononcer par deux fois sur cette question. Et, je le répéterai, le vote ou plébiscite tenu par les congrégations des Eglises méthodiste et presbytérienne n'avait aucune vigueur, non plus qu'aucun effet légal.

L'honorable M. GILLIS: Vu les discours prononcés en 1905, aucune union ne pouvait être réalisée sans qu'il y eût pour ainsi dire unanimité. Comment l'honorable monsieur peut-il alors justifier la tenue d'un troisième scrutin?

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami pose une question et fait une déclaration. D'après sa déclaration, l'Assemblée générale presbytérienne aurait affirmé qu'il devait y avoir pour ainsi dire unanimité. Je pense qu'il se méprend. L'Assemblée a exprimé le désir de cette unanimité virtuelle avant la réalisation de l'union, et c'est pour cette raison qu'elle a différé le vote en 1905 et en 1908, alors que le Comité mixte l'approuva pour la première fois. Le vote eut lieu en 1911; l'union fut revisée et l'établissement de sa base fut remis à plus tard. En 1915, un autre scrutin fut tenu et, en 1917, suivant la décision de la population et l'avis des presbytères, les membres de l'Assemblée générale, composée de profanes et de ministres, décidèrent définitivement de consommer l'union, et les Eglises se donnèrent mutuellement leur parole d'honneur de l'effectuer.

Mon honorable ami a traité de dictateurs les partisans de l'union religieuse. Cette idée est erronée, je crois, et il est inapproprié d'ainsi qualifier ceux qui ont honnêtement persévéré dans leurs efforts afin d'amener une plus étroite communion et une plus grande harmonie dans la cause commune depuis cette longue période d'années. En présence de tous ces efforts, qui remontent à 1899, pour arriver à

une conclusion satisfaisante et harmonieuse, il est injuste, ce me semble, d'appeler dictateurs ces partisans ou de les considérer comme des gens qui ont procédé par voie sommaire et arbitraire, sans tenir compte des besoins et des droits d'autrui. Dans les unions religieuses opérées au Canada avant aujourd'hui, le sort des minorités n'était pas prévu. Les adeptes de cette union ont beaucoup plus fait à cet égard qu'il n'a jamais été accompli dans le passé.

L'honorable M. GILLIS: Il n'y avait pas de minorités dans l'union presbytérienne.

L'honorable M. ROBERTSON: Il y en avait à l'époque de l'union de 1875, et il en existait alors...

L'honorable M. GILLIS: Deux Eglises.

L'honorable M. ROBERTSON: Non, quatre.

L'honorable M. GILLIS: Deux.

L'honorable M. ROBERTSON: Quatre. Mon honorable ami commet de légères erreurs historiques. Nulle disposition ne fut prise même en vue du partage des biens communs aux quatre Eglises unies, et tous les biens furent attribués à l'Eglise-unie.

Mais grâce à la plus grande démocratie dont nous jouissons aujourd'hui, les dissidents du mouvement unioniste ont la faculté de s'abstenir, et nous croyons qu'ils ont droit à leur juste part des biens généraux de l'Eglise. Il a été prévu que la minorité obtiendrait une représentation égale dans le tribunal qui serait appelé à statuer en l'espèce. On ne peut donc pas prétendre que les auteurs du mouvement se comportent en dictateurs.

Mon honorable ami a affirmé qu'on refuse et qu'on a refusé à la population presbytérienne de tenir un scrutin. Il y a quelques heures, il m'est venu à l'esprit que plusieurs pourraient être dans l'incertitude quant à la portée de ce scrutin. Le bill énonce que cette loi entrera en vigueur le 10e jour de juin 1925 et qu'à toute époque, dans les six mois antérieurs à cette date, toute congrégation presbytérienne ou méthodiste qui n'exprimera pas le désir unanime de s'affilier à l'union religieuse aura le droit de tenir un plébiscite ou scrutin et de rester en dehors de l'union, si elle se prononce dans ce sens.

L'honorable G. G. FOSTER: Mon honorable ami me permettra-t-il une question? Je ne suis pas opposé à ses vues sur ce projet de loi, mais je ne crois pas que sa réponse au sujet de la clause 10 soit tout à fait juste.

L'honorable M. ROBERTSON: Je n'ai pas encore fini.

L'honorable G. G. FOSTER: Si je ne m'abuse, la plus grande injustice de ce bill est le fait que les membres ne peuvent voter, sauf à une assemblée de leur église, et une forte partie du mécontentement qui règne au pays à l'égard de cette mesure législative provient de ce qu'il n'est pas permis aux membres de voter de la manière qui a toujours été habituelle à l'église presbytérienne.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami a peut-être confondu la question du scrutin général...

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur daignera-t-il expliquer pour quel motif il s'oppose à la tenue d'un scrutin secret?

L'honorable M. ROBERTSON: Il n'existe absolument aucune objection à ce qu'une congrégation décide elle-même si elle votera à mains levées ou au scrutin. Nous soutenons cependant que cette décision doit être prise à une assemblée de la congrégation annoncée deux semaines d'avance, du haut de la chaire ou d'autre façon, pour cette fin particulière. Après que les différentes opinions auront été émises à cette assemblée, la congrégation pourra décider le mode de vote ou de scrutin à tenir.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: N'est-ce pas la coutume de l'église presbytérienne de permettre l'envoi de bulletins?

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable M. GILLIS: Pour les deux votes on a distribué des bulletins.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami confond encore le vote et le plébiscite. Je dis que le scrutin tenu n'a eu aucun effet légal. Il s'agissait d'un simple plébiscite afin de connaître l'avis des membres. Un scrutin peut avoir lieu pour chaque plébiscite de l'église presbytérienne, mais il est tenu en la forme prescrite par l'assemblée. A l'époque de la dernière union, en 1875, le vote fut exercé aux assemblées des congrégations—peut-être au bulletin secret, je l'ignore—et il n'existe aucune objection à ce mode de scrutin. Lors de l'union méthodiste, en 1884, on procéda de la même manière. Le bill suivra donc le précédent et la coutume adoptés dans les années passées, et qui ont donné satisfaction. Les membres seront notifiés qu'à une certaine date et en un certain endroit la congrégation s'assemblera pour discuter et décider cette question; et à cette

assemblée elle pourra, à son gré, se prononcer en faveur du vote ouvert ou du scrutin secret. Mon objection vise la préparation de bulletins imprimés pour être distribués par la poste ou remis aux personnes, selon le cas. Ces bulletins doivent être signés sans preuve des signatures.

L'honorable W. B. ROSS: Un témoin doit signer.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami présentera peut-être un amendement à cet effet, mais la Chambre n'en est pas encore saisie. Le bill se borne à énoncer que chaque personne qui exprime une opinion ou un vote doit être régulièrement autorisée.

Puis-je indiquer que cinq ou six provinces ont déjà réglé la question et approuvé le mode de suffrage préconisé et qu'il y aurait confusion si nous adoptions une loi qui serait nettement contraire à leur décision. Je suppose que nous discuterons ce point plus à fond ultérieurement, et je différerai mes remarques à ce sujet. Avant de terminer, je signalerai cependant que la question fondamentale de ce projet de loi est de savoir si les tenants de chaque croyance religieuse ont le droit immuable, qu'ils ont toujours possédé dans le passé, d'entière liberté de pensée et d'action, et de diriger leurs affaires dans leurs propres sphères d'action par l'entremise de leurs tribunaux volontairement choisis, ou si le Parlement doit intervenir et leur dicter leur règle de conduite.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable monsieur voudra-t-il expliquer de quelle manière le Parlement intervient, s'il refuse d'adopter la mesure?

L'honorable M ROBERTSON: Je répondrai que, dans la réalisation légale de l'union de ces trois églises, des droits de propriété sont impliqués. Quelques-uns de ces droits tombent sous la juridiction provinciale, et d'autres sous la juridiction fédérale, et les éminents juristes mentionnés hier soir, M. Tilley, C.R., et M. Cassels, ont émis l'avis, partagé par beaucoup d'autres avocats, qu'à ce seul point de vue le projet de loi est nécessaire.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Ce n'est pas une réponse à ma question.

L'honorable M. ROBERTSON: J'y arrive. Aucune disposition de ce bill ne nuit de quelque façon que ce soit à la liberté d'action au sein même de l'Eglise à son Assemblée ou dans ses congrégations. Si l'église veut convoquer ses membres et, à une assemblée des congrégations, statuer sur la question, elle devrait pouvoir le faire, et le Parlement ne devrait pas intervenir pour défendre la convocation d'une assemblée ou imposer comme mode de suffrage la distribution d'un bulletin, par la poste ou par un autre moyen. C'est là une question de régie interne, dans laquelle le Parlement ne devrait pas s'immiscer.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Si le Parlement ne fait rien, comment peut-il intervenir?

L'honorable M. ROBERTSON: Si le Parlement n'avait rien fait à l'égard de ce bill, je suppose...

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Si le Parlement refuse d'adopter le moindre article, comment intervient-il?

L'honorable M. ROBERTSON: Cela aura peut-être pour effet de détruire tout le projet.

L'honorable M. BARNARD: L'honorable monsieur aura-t-il l'obligeance de m'éclairer sur un point? Le bill définit ce qu'il faut entendre par congrégation dissidente. Le cas des droits de propriété d'une pareille congrégation est prévu. En supposant que dans une congrégation de, disons 500 membres, 251 votent en faveur de l'union et 249 contre elle, le projet de loi prévoit-il le cas des droits de propriété de cette importante minorité, ou bien la décision de la majorité lie-t-elle la minorité?

L'honorable M ROBERTSON: La question de l'honorable sénateur a maintes fois été posée. Je répondrai que le bill ne prévoit pas ce cas-là, car la congrégation est la plus faible unité qui puisse être définie comme entité indépendante, et la majorité de la congrégation doit décider la question pour ce qui concerne cette unité. L'honorable monsieur pourrait poser la contre-partie de sa question. Advenant que 251 membres se prononcent contre l'union, les 249 unionistes se trouveraient exactement dans la même situation que la minorité mentionnée par mon honorable ami. Mais il faut bien observer que rien n'empêche les membres de la minorité dissidente, quelle qu'elle puisse être, d'exercer leur propre jugement et de décider s'ils resteront dans la congrégation, s'ils continueront à travailler avec cette église, à participer à ses affaires, et à avoir voix au chapitre, parce que cette église est celle qu'ils ont toujours fréquentée et dont ils ont toujours été membres. Ils ne sont pas expulsés de l'église parce que la majorité a voté dans l'autre sens, et la règle de la majorité prévaut. Tous les membres ont l'absolue faculté d'agir à leur gré, et ils peuvent, à la suite du vote qui pourra être pris, rester affiliés à la congrégation ou s'en séparer.

L'honorable M. BARNARD: Je désire poser une autre question. On m'a dit—mais je puis à peine concevoir qu'il en soit ainsi—que le bill interdit à une minorité dissidente d'établir une autre église, si elle le veut, et de s'appeler église presbytérienne.

L'honorable M. ROBERTSON: Cette restriction n'existe pas.

L'honorable W. B. ROSS: La minorité ne peut adopter le nom d'église presbytérienne au Canada.

(La motion de l'honorable M. Robertson est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.)

ETUDE EN COMITE

L'honorable M. ROBERTSON propose que le Sénat se forme en comité pour étudier le bill.

L'honorable G. V. WHITE: Avant que la motion soit mise aux voix, je désire présenter une ou deux remarques. Cette question intéresse un très important groupe de la population du pays. Elle intéresse surtout au plus haut point les congrégations presbytériennes du Canada, et je suis sûr que la Chambre, avant de voter sur le bill, désire se procurer tous les renseignements possibles à ce sujet. Je propose, appuyé par l'honorable M. Mulholland:

Que tous les mots après "que" soient retranchés et remplacés par les suivants.

Le bill soit renvoyé à un comité spécial du Sénat pour les raisons suivantes:

"Que, vu les graves questions impliquant les droits des minorités, les questions relatives aux fiducies et aux biens, la question concernant le pouvoir de l'assemblée générale de l'église presbytérienne du Canada de consentir à une législation, eu égard à la vaste divergence d'opinion et à l'intence controverse dans l'église presbytérienne du Canada et à l'opportunité d'entendre toutes les parties intéressées avant d'édicter ce projet de loi, le Sénat du Canada estime qu'il est dans les meilleurs intérêts de tous les intéressés qu'une occasion soit procurée à toutes les parties intéressées de se faire entendre devant ce comité spécial."

L'honorable PRESIDENT: Je dois faire observer à l'honorable monsieur qu'un amendement de cette nature déroge au Règlement. Il peut présenter un amendement portant que les mots après "que" soient retranchés, et que le bill soit renvoyé à un comité spécial, ou à un comité permanent; il ne peut cependant exposer tous ces motifs. Un amendement de ce genre n'est pas conforme au Règlement.

L'honorable M. WHITE: Je proposerais un amendement à l'effet indiqué.

L'honorable M. ROBERTSON: Comme la session se terminera certainement dans quelques jours, il me paraît évident que l'amendement de mon honorable ami de Pembroke (l'honorable G. V. White) ne devrait pas prévaloir. Si le projet est de nouveau renvoyé à un comité spécial, et qu'il faille encore présenter tous les arguments et témoignages déjà exposés devant un autre grand comité spécial des Communes, et que nous avons quotidiennement lus dans les journaux, nous ne pourrions guère jeter plus de lumière sur le sujet. S'il était soulevé une nouvelle question de réelle importance, non discutée en public, et dont les détails seraient inconnus aux membres de la Chambre, et que la session ne fût pas aussi avancée, il y aurait probablement lieu de renvoyer la mesure à un comité spécial. Je suis d'avis que ce renvoi à un comité spécial n'aurait pour effet que de prolonger la discussion jusqu'à la prorogation. Le projet avorterait et, l'an prochain, il faudrait tout recommencer. Les malheureuses difficultés suscitées et la discorde qui a régné en certains milieux, à la suite de cette controverse, se prolongeraient, s'accuseraient et s'aggraveraient durant une autre année. La Chambre reconnaîtra, j'en suis sûr, que cette situation n'est aucunement à désirer. J'espère donc que l'amendement n'aura pas de suite et que la Chambre se formera en comité général pour étudier ce bill.

L'honorable M. REID: En ce qui concerne cette motion, je ferai observer à la Chambre que nous avons eu pour ligne de conduite de renvoyer les projets de lois à certains comités, et que cette règle s'est appliquée à toutes les mesures législatives dont nous avons été saisis cette session. Ce bill est très important, et si le Sénat...

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami me permettra-t-il de l'interrompre et de lui faire remarquer que, cette session, les règles—dont celle-ci—ont été suspendues, et que la Chambre est parfaitement libre de se former en comité.

L'honorable M. REID: La règle a été suspendue aujourd'hui.

L'honorable M. ROBERTSON: La règle n'est donc pas transgressée.

L'honorable M. REID: Il n'est pas nécessaire que cette suspension s'applique. Rien ne nous empêche de renvoyer le projet à un comité spécial.

L'honorable M. ROBERTSON: Evidemment.

L'honorable M. REID: Et si je n'avais pas fait observer à l'honorable sénateur que la rè-

gle a été suspendue aujourd'hui seulement, l'impression pourrait se propager qu'elle a été suspendue au début de la session. Je ne sais si l'honorable monsieur en a obtenu la suspension afin de faire adopter ce bill aujourd'hui; mais s'il n'avait pas réussi à la faire suspendre, le bill devrait être renvoyé à un comité. L'honorable sénateur fait signe que oui. Il a cependant réussi à obtenir cette suspension afin de permettre à la Chambre d'étudier le projet de loi, au lieu de le soumettre à un comité spécial. Autrement dit, tout le mécanisme du Sénat pour l'étude des mesures législatives est méconnu, et cet après-midi la délibération du bill est menée à fond de train.

L'honorable M. ROBERTSON: Je ferai observer à mon honorable ami qu'il n'y eut jamais de pareil acte, intention ni dessein et que, sans la suspension des règles, mon honorable ami serait tout aussi libre de renvoyer ce projet de loi à un comité spécial qu'il l'est actuellement de proposer ce renvoi. Il est vrai que les règles relatives aux comité permanents ont été suspendues, mais elles l'ont été pour d'autres mesures, et non pour celle-ci.

L'honorable M. REID: L'honorable sénateur peut assurément donner l'explication qui lui convient, mais le fait qu'il a réussi à faire suspendre la règle est très significatif. Il y a environ quinze ou vingt minutes, quand le bill est venu en discussion, nul n'avait la moindre idée de cette suspension.

L'honorable M. ROBERTSON: Il y a au moins deux semaines que l'honorable leader du gouvernement a fait inscrire cette motion au Feuilleton de l'ordre du jour.

L'honorable M. REID: Mais il ne l'a pas présentée avant aujourd'hui.

L'honorable M. ROBERTSON: Il y a deux jours, il a donné un avis à cet effet.

L'honorable M. REID: En tout état de cause, un de nos collègues a déclaré que les trois cinquièmes des presbytériens du Canada résident dans la province d'Ontario. Si nous le désirions, nous pourrions entendre des témoignages dans l'espace de vingt-quatre heures. Tous les bills renvoyés à un comité spécial au cours de la session ont été l'objet de plusieurs amendements. En deux ou trois heures il est impossible, à cette allure, d'amender le bill en comité général de la Chambre. Un comité spécial qui en serait saisi consacrerait quelques heures à le délibérer et à recueillir les témoignages nécessaires. Je suis convaincu que le rapport du comité spécial contiendrait plusieurs amendements, et même si nous adoptons la mesure, elle sera grandement perfectionnée. Si nous ne pouvons empêcher l'adoption du bill, le Sénat ne nous refusera certes pas l'occasion d'exprimer nos vues et d'améliorer le projet. Comme je l'ai indiqué, d'accord avec beaucoup d'autres, les droits d'au moins 90,000 personnes sont en jeu. Le Sénat ne peut certainement pas renvoyer ce bill au comité général de la Chambre, sans qu'un comité spécial l'ait d'abord étudié.

L'honorable représentant de Welland (l'honorable M. Robertson) a affirmé que la prorogation aurait lieu dans quatre ou cinq jours. J'en doute. Je ne crois pas que la session se termine mercredi prochain, comme l'a dit l'honorable chef du gouvernement. Quoi qu'il en soit, le comité pourrait à temps présenter son rapport avec les témoignages rendus. Nous avons assurément droit à la justice et à l'égalité britanniques, et l'occasion d'améliorer le projet de loi ne devrait pas nous être refusée. Supprimera-t-on notre droit d'entendre des témoins? On ne nous reconnaît aucun droit, et c'est l'intention de mener au pas de charge l'étude de la mesure, quelles que puissent en être les conséquences. Je fais appel à la Chambre pour que nous obtenions justice et pour que ce bill passe par les mêmes étapes que toutes les autres mesures législatives délibérées au cours de la session. Si nous suivons cette procédure, quel que puisse être le résultat, nous saurons du moins que la Chambre ne nous a pas traités avec injustice, en ce qui concerne les règles.

L'amendement de l'honorable G. V. White est rejeté par 44 voix contre 19, comme suit:

POUR

Honorables messieurs:

Barnard,	Martin,
Bénard,	McCoig,
Calder,	McCormick,
Chapais,	Mulholland,
Côté,	Reid,
De Veber,	Taylor,
Gillis,	Tessier,
Harmer,	White (Inkerman),
Legris,	White (Pembroke).—19.
Lynch-Staunton	

CONTRE

Honorables messieurs:

Beaubien,	Farrell,
Bennett,	Foster,
Black,	Foster (sir George),
Blain,	Girroir.
Bradbury,	Green,
Casgrain,	Haydon,
Crowe,	Laird,
Dandurand,	Lougheed (sir James),
Daniel,	Macdonell,
Dessaulles,	McCall,

McHugh,	Roche,
McLean,	Ross (Moose Jaw),
McLennan,	Robinson,
McMeans,	Schaffner,
Michener,	Sharpe,
Murphy,	Smith,
Pardee,	Tanner,
Planta,	Thibaudeau,
Poirier,	Todd,
Pope,	Turgeon,
Prowse,	Webster (Stadacona),
Robertson,	Wilson.—44.

(La motion de l'honorable M. Robertson est adoptée, et le Sénat se forme en comité général pour l'étude du bill.)

Le comité est sous la présidence de l'honorable M. Beaubien.

Les articles 1, 2 et 3 sont adoptés.

Sur l'article 4—constitution en corporation:

L'honorable M. REID: Si je saisis bien le sens de cet article, lorsque ce projet de loi deviendra exécutoire, toute personne appartenant à l'église presbytérienne deviendra membre de l'Eglise-unie du Canada, à moins qu'un vote ne soit pris par une congrégation spéciale ou par les membres eux-mêmes. Cela signifie-t-il, en réalité, qu'une fois le bill adopté nous devenons tous automatiquement membres de l'Eglise-unie?

L'honorable M. ROBERTSON: Une fois le projet de loi adopté, il n'entrera pas en vigueur avant la date fixée, c'est-à-dire avant le 10 juin 1925. Il a déjà été nettement déclaré qu'en tout temps, dans les six mois antérieurs à cette date, chaque congrégation aura l'occasion de décider si elle désire ou non faire partie de l'Eglise-unie.

L'honorable M. REID: Et s'il n'est pris aucun vote, les congrégations feront partie de l'Eglise-unie?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui.

L'honorable M. PARDEE: Dans ce cas, vous votez votre exclusion?

L'honorable M. ROBERTSON: Non; à moins qu'une congrégation n'en décide autrement par un vote, elle est automatiquement affiliée à l'Eglise-unie.

L'honorable M. REID: Mais à moins que je ne donne avis à l'Eglise-unie que je ne m'affilierai pas à elle, ce bill m'en constitue membre. Je dois voter mon exclusion, ou la congrégation doit la voter, parce que le projet de loi nous affilie à l'Eglise-unie.

L'honorable M. PARDEE: Evidemment.

L'article 4 est adopté.

Sur l'article 5—biens généraux dévolus à l'Eglise-unie:

L'honorable M. REID: Si j'interprète bien cette clause, elle attribue à l'Eglise-unie du Canada tous les legs ou fiducies laissés par testament à l'église presbytérienne du Canada.

L'honorable M. MURPHY: Toutes les églises.

L'honorable M. REID: Je parle de l'église presbytérienne en particulier; il en serait ainsi pour les autres églises. Même si une église possède une charte d'un gouvernement provincial, le bill lui enlève tout droit qu'elle pourrait avoir à ses legs ou fiducies. Je désirerais savoir si c'est la situation réelle.

L'article 5 est adopté.

Sur l'article 6—biens des congrégations:

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je désire présenter quelques remarques au sujet de cette clause. Ce n'est pas la base religieuse du bill qui m'intéresse; je ne considère le projet de loi qu'au simple point de vue de la juridiction et de la coutume parlementaires. Récemment, un monsieur m'a fait voir une lettre anonyme, qui énonçait: "'Surveillez bien l'attitude de Lynch-Staunton, qui manifestera son animosité antiprotestante à propos du bill de l'église." Je dirai que j'ai hérité une part de mon animosité d'une mère protestante, et une autre part d'un dentiste protestant. Malgré cela, cet univers me paraît renfermer des gens semblables aux amis tolérants de David Harum, dont douze pouvaient prendre place dans sa voiture.

Je m'oppose à cette clause pour deux motifs. D'abord, parce qu'elle tend à légiférer à l'égard des biens, et ce genre de législation est du ressort exclusif des législatures provinciales. L'affaire Dobie l'a clairement démontré, et le Conseil privé a notifié au Parlement que celui-ci ne possédait aucun droit, aucun pouvoir ni aucune autorité de légiférer à l'égard des biens provinciaux, et qu'une législature provinciale ne possède aucun droit ni aucune autorité de légiférer à l'égard des biens fédéraux. C'est pour cette raison que je n'ai pas objecté à l'article 5, qui me paraît conforme à l'arrêt rendu dans l'affaire Dobie.

En deuxième lieu, cet article revêt un caractère de spoliation, car il confisque les biens du peuple. La première année de ma nomination au Sénat, j'ai entendu le leader du gouvernement d'alors affirmer que jamais, dans tout le cours de son histoire, le Sénat n'avait permis l'adoption de quelque loi qui lésât des droits acquis ou des droits de propriété. Je me rappelle l'avoir rectifié sur ce point et lui avoir indiqué que le fait s'était produit au sujet de la *Bell Telephone Company*. L'ho-

norable leader prit la peine d'étudier la question, et il m'informa plus tard que je m'étais mépris, étant donné que la compagnie de téléphone avait donné son consentement. Par conséquent, le Sénat s'est jusqu'ici abstenu très scrupuleusement d'adopter les lois qui lésaient des droits de propriété, quels qu'ils fussent.

Cet article prête donc à objection pour deux raisons: parce que nous empiétons sur le domaine des législatures provinciales et que nous enlevons à des personnes leurs droits de propriété.

L'honorable M. SMITH: A la demande de qui?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: J'expliquerai mon attitude et je dirai qu'à titre de sénateur je ne violerai pas le droit que chaque sujet britannique possède à ses biens, car ce droit ne peut être enlevé que par la voie législative régulière.

Permettez-moi d'expliquer mon attitude. Certaines congrégations de personnes possèdent leur propre église, peu importe que ce soit des congrégations de juifs, de gentils, de chrétiens ou païens. Dans des cas innombrables, des personnes qui vivent encore ont payé la construction d'une église, sans être constituées en corporation. Elles avaient leurs raisons de la construire, pour adorer le Créateur selon leur propre idée du culte, suivant la foi qu'elles professent et qu'elles ont droit de professer. Supposons que 500 personnes aient construit une église, et que chacune d'elles ait contribué $200. En vertu de ce bill, la moitié de ce nombre, ou 251 personnes, pourraient, par leur vote, favoriser le transport de ces biens à cette Eglise-unie et dire aux autres: "Vous devez vous joindre à cette église et professer sa foi, ou vous pouvez sortir, dépouillés, de l'église que vous avez construite", pour me servir des termes mêmes employés par l'avocat des antiunionistes. Or, cette loi est absolument immorale et irrégulière, et à ma connaissance, ce Parlement, non plus qu'aucun Parlement des autres dominions, n'en ont adopté de semblable, soit en matière profane ou ecclésiastique, depuis l'époque où les biens de l'église catholique furent volés, il y a 500 ans. Il faut donc disjoindre cette clause, d'abord parce qu'elle n'est aucunement de notre ressort, puis parce qu'elle n'est pas le fait d'un pays civilisé.

Je propose, par conséquent, la disjonction de cette clause.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il est très manifeste que mon honorable ami n'a pas lu le bill en entier et qu'il ne s'est pas rendu compte des diverses conditions à régler. Il est évident que si l'Eglise-unie doit détenir ou acquérir des biens en dehors des provinces, il faut une loi fédérale. Cet article traite du transfert des biens en dehors d'une province.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Clause 6.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. Ainsi, je pourrais demander à mon honorable ami comment des biens possédés par les missions en dehors du Canada pourraient être transférés à l'Eglise-unie. De quelle façon les biens situés dans les territoires non organisés, où il n'existe pas de loi provinciale, seraient-ils cédés à l'Eglise-unie? L'article 8 de la loi prévoit le cas, que mon honorable ami a mentionné d'une manière aussi pathétique, où ceux qui ont contribué à la création ou à la construction d'une église pourront conserver leurs biens. Mon honorable ami peut donc supposer que toutes ces conditions ont été posées avec soin, et en écoutant le président du comité faire défiler les divers articles, nous pouvons nous fier à l'exactitude du texte, lorsque nous n'en avons pas analysé ou étudié les nombreuses conditions—et elles sont légion—qui entrent dans l'élaboration d'une loi de cette espèce Dans la préparation de ce projet de loi: le droit constitutionnel le plus complexe a été observé, et c'est folie de dire que nous pouvons le critiquer et le détruire momentanément.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je suis abasourdi des remarques de mon chef, car il est voisin de l'honorable sénateur qui a présenté le bill et dit que la seule unité pouvant être reconnue est la congrégation.

L'honorable M. ROBERTSON: Je n'ai jamais dit cela.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: La plus petite unité que nous puissions reconnaître est la congrégation. En réponse à ma question, il a admis que les dissidents, s'ils étaient la minorité, ne recevraient aucune indemnité et qu'ils auraient à se séparer de l'Eglise ou à s'y affilier.

Pour ce qui est de l'autre question, mon honorable ami demande au Sénat d'adopter ce projet de loi sans le comprendre, et d'accepter aveuglément toutes les assertions formulées. C'est la première fois que j'entends mon honorable leader émettre un argument de ce genre. Il dit que, vu le grand nombre de complexités légales et l'étude minutieuse de ce bill, il serait ridicule de notre part de critiquer la mesure législative, pendant que le président du

comité en fait défiler les clauses, et il ajoute que nous devrions avoir foi dans le texte élaboré.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je me suis ainsi exprimé: nul ne peut à l'improviste discuter ces articles après un examen superficiel et prétendre en connaître à fond les nombreuses dispositions qui ont été et qui ont nécessairement dû être insérées lors de l'élaboration d'un pareil projet de loi. Mon honorable ami reconnaîtra qu'il faut une loi fédérale pour statuer sur les biens en dehors du Canada, ou en dehors des frontières d'une province.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Cet article vise les congrégations. S'il est amendé de façon à se restreindre aux biens...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il vise les biens d'une congrégation. Il énonce...

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Il énonce: "Servant à l'usage de quelque congrégation."

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si mon honorable ami veut bien lire la deuxième ligne, il constatera:

Subordonnément aux dispositions de l'article huit de la présente loi, tous les biens, réels et personnels—

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: J'ai lu très attentivement les deux articles, et j'ai le dessein de soulever la même objection à l'article 8.

L'amendement proposé par l'honorable M. Lynch-Staunton est repoussé par 31 voix contre 18.

L'article 6 est adopté.

L'article 7 est adopté.

Sur l'article 8—biens spéciaux de certaines congrégations:

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Pour les motifs que j'ai déjà mentionnés, je propose la disjonction de cette clause. Je m'y oppose parce que la clause attribue à l'Eglise-unie les biens des congrégations, s'il existe par hasard un intérêt éventuel de réversion à l'organisation générale des parties négociantes. Ainsi, supposons que l'acte de fiducie stipule qu'au cas où la congrégation disparaîtrait ou se séparerait de l'Eglise, les biens seraient attribués au corps général de l'Eglise—l'Eglise presbytérienne du Canada, par exemple—l'effet de cet article serait que l'Eglise actuelle, astreinte à cette condition, serait acquise par l'Eglise-unie. Cela ne signifie pas, comme on pourrait le croire à la première lecture, que l'Eglise doit être abandonnée et désertée pour devenir la propriété de l'Eglise-unie; mais que toutes les Eglises assujetties à cette condition, à cette fiducie ou cette réversion d'intérêt, sont dès maintenant acquises par l'Eglise-unie.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je dirais que c'est plutôt le contraire. La clause a pour objet de conserver ces biens à la minorité, ou aux propriétaires de biens particuliers.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je suis parfaitement convaincu que tel n'est pas le sens.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si les mots ont un sens précis, ce sont bien ceux de cette clause:

Nuls biens réels ou personnels appartenant à ou possédés par ou en fiducie pour ou servant à l'usage de quelque congrégation, que ce soit une congrégation des églises négociantes ou une congrégation admise uniquement pour son propre avantage dans l'Eglise-unie après l'entrée en vigueur de la présente loi, et dans laquelle la dénomination à laquelle cette congrégation appartient n'a aucun droit ni intérêt, de réversion ou autre, ne sont assujétis aux dispositions des articles cinq et six ci-dessus ou au contrôle de l'Eglise-unie, à moins et avant que pareille congrégation, à une assemblée régulièrement convoquée pour cette fin, ne consente à ce qu'une pareille disposition s'applique à tous pareils biens ou partie spécifiée de ces biens.

Ces termes sont aussi explicites que possible—que les biens restent au nom de cette congrégation particulière jusqu'à ce que celle-ci déclare qu'elle veut les inclure dans l'Eglise-unie.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Quel effet l'honorable monsieur donne-t-il aux mots suivants:

Uniquement pour son propre avantage, et dans laquelle la dénomination...

C'est-à-dire l'Eglise presbytérienne du Canada—

...à laquelle cette congrégation appartient n'a aucun droit ni intérêt, de réversion ou autre.

Si ces termes sont retranchés, l'honorable monsieur a parfaitement raison; mais s'il sont maintenus et que l'acte de fiducie stipule qu'en cas d'abandon l'Eglise fera retour au corps général, j'affirme que par l'effet de cette loi elle appartient dès lors au corps général, et non plus à la congrégation.

L'amendement proposé par l'honorable M. Lynch-Staunton est rejeté.

L'article 8 est adopté.

L'article 9 est adopté.

Sur l'article 10—biens des congrégations dissidentes:

L'honorable W. B. ROSS: Monsieur le président, je désire présenter un amendement à cet article. Pour que la Chambre saisisse bien le sens de ma motion, je lui ferai observer que, en dehors du Parlement fédéral, neuf législatures étudieront cet objet de l'union des Eglises. Il faut donc décider ici et dès maintenant lequel de ces dix corps législatifs domine. Si vous examinez cette loi, sans perdre de vue les pouvoirs respectifs du Parlement fédéral et des législatures provinciales, vous constaterez que ce Parlement groupe et unit ces trois Eglises. Il est absolument certain que les neuf législatures ne pourraient atteindre ce but, qu'elles agissent séparément ou qu'elles s'efforcent d'agir de concert par l'adoption de lois similaires. Il n'entre aucunement dans leurs attributions de créer la corporation instituée par ce Parlement. Je fais ressortir ce point parce qu'on pourra nous dire, quand nous délibérerons la question des congrégations dissidentes, qu'il existe certaines lois provinciales. Je vous demande de n'en tenir aucun compte, car c'est ce Parlement qui établit la corporation, et c'est à ce Parlement, et non à la législature provinciale, qu'il appartient de décréter quelles congrégations sont unies ou censées l'être, et quelles congrégations peuvent décider de ne pas entrer dans l'union. Sans quoi, il pourrait y avoir des projets de lois renfermant des dispositions différentes au sujet des congrégations qui doivent rester en dehors de l'union; ou neuf projets différents relatifs à l'expression des suffrages.

L'article 10 prévoit la tenue d'un vote afin de déterminer les congrégations dissidentes. Cette loi entrera en vigueur le 10 juin prochain et, ce jour-là, toutes les Eglises congrégationalistes presbytériennes et méthodistes seront fusionnées en une seule Eglise, sauf les congrégations qui, entre le 10 décembre de cette année et le 10 juin prochain, voteront contre leur entrée dans l'Eglise-unie. Or si, dans ce délai de six mois, il y a méprise dans le vote d'une congrégation, celle-ci, une fois le délai passé, fait automatiquement partie de l'Eglise-unie. Vous pouvez constater la vaste importance de ce vote.

Je n'ai encore rien dit quant au mérite du bill, et je serai muet sur ce point. Mais pour employer le plus grand euphémisme possible à l'égard de cette manière de procéder, l'excuse serait, je suppose: "Si le fait doit être accompli, il devra l'être de haute main." Nul ne peut lire les dispositions de cette loi, de la première à la dernière, sans se rendre compte que c'est la plus draconienne et la plus autocratique qui ait jamais figuré dans les Statuts d'aucun pays de l'univers. A tort ou à raison, je ne discuterai pas maintenant ce point. Mais la loi existe et ses termes sont éloquents.

Voici une congrégation qui, le 10 juin prochain, fera partie d'une Eglise-unie, composée de méthodistes, de congrégationalistes et de presbytériens. Elle n'a qu'une chance de sauver son existence, et c'est de déclarer par un vote qu'elle refuse de s'affilier à l'union. Il faudrait, tout d'abord, que les membres d'une congrégation disposée à prendre un vote afin de ne pas entrer dans cette union aient l'occasion d'exprimer leur vote. Le vote pourrait être sans valeur, car il serait peut-être pris en janvier prochain, par une tempête de neige, et une partie seulement des membres y exprimeraient leur avis. Le jour du vote, des personnes pourraient être malades ou loin de leur demeure. Par conséquent, si le vote avait lieu un pareil jour, une grande injustice serait perpétrée. Inutile d'ajouter que cette injustice pourrait être commise en sens inverse. Vous ne vous bornez pas à statuer sur la conscience de ces gens, et sur leur mode de suffrage, mais sur leurs biens. Je suis donc d'avis, puisque les biens de ces personnes et leur liberté de culte sont en jeu, que vous devez en toute justice leur accorder tout le temps voulu de prendre le vote.

Pour ces motifs, je proposerai que le vote, au lieu d'être pris à une assemblée convoquée à cette fin précise, à un endroit particulier, puisse l'être au scrutin; que les bulletins de vote soient distribués par les officiers réguliers à un jour fixé, deux semaines avant la date de ce qu'on pourra appeler le jour du rapport. La session ou un officier régulier adressera par la poste ou fera remettre un bulletin de vote à chaque membre de la congrégation ayant droit de voter, et ce membre aura deux semaines pour remettre son bulletin à l'officier de l'église. Il y aura alors dépouillement du scrutin, et la loi établit un mécanisme régulier pour le rapport du scrutin.

L'honorable M. SCHAFFNER: Est-ce là toute la procédure établie par l'honorable monsieur?

L'honorable W. B. ROSS: Non, les détails sont ici. Aucun scrutin de l'univers n'est tenu aussi sommairement. Il faut imprimer les bulletins et en arrêter la forme. Le membre signera son bulletin en présence d'un témoin et le transmettra par la poste. Il y a ensuite dépouillement des scrutins et rapport à l'autorité centrale.

L'honorable M. SCHAFFNER: Cela est contenu dans la motion de l'honorable sénateur, car le bill n'en fait aucune mention.

L'honorable W. B. ROSS: Cela est contenu dans ma motion. Si mes collègues veulent bien se référer à l'article 10, je n'aurai à en lire que quelques lignes:

Si une congrégation en relations ou en communion avec quelqu'une des églises négociantes, à une assemblée de la congrégation régulièrement convoquée et tenue à toute époque dans les six mois qui précèdent l'entrée en vigueur de la présente loi, ou dans le délai prescrit par un statut concernant l'Eglise-unie du Canada adopté par la législature de la province dans laquelle les biens de la congrégation sont situés, décide, avant cette mise à exécution, par une majorité des votes des personnes présentes à cette assemblée et ayant droit d'y voter.

Je relirai les dernières lignes, parce que ce sont celles que je me propose d'amender:

Décide, avant cette mise à exécution, par une majorité des votes des personnes présentes à cette assemblée et ayant droit d'y voter, de ne pas faire partie de ladite union desdites églises, alors et en pareil cas les biens, réels et personnels...

Et l'alinéa continue. Il est décrété que la congrégation n'est pas alors atteinte.

Je propose que l'article 10 (a) soit amendé par le retranchement des mots "des personnes présentes à cette assemblée et ayant droit d'y voter", et leur remplacement par les mots "des personnes ayant droit de voter dans cette congrégation, par un scrutin secret sous le régime des dispositions de l'Annexe "D"; et que ledit bill soit à nouveau amendé par l'addition de l'Annexe "D" suivante:

Annexe D...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Faites-nous part de cette "Annexe suivante". Il s'agit d'une loi d'élection générale. Veuillez nous la lire...

L'honorable M. ROSS: Vous vous infligez vous-même cette lecture. Ne me blâmez pas.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui: veuillez la lire.

L'honorable M. ROSS (il lit):

Règlements du scrutin secret décrétés par l'article 9 (a):

L'honorable M. McMEANS: Edictez-vous des sanctions pour le dépôt de bulletins frauduleux?

L'honorable M. ROSS: Qu'est-ce à dire? Les presbytériens ne déposent pas de bulletins frauduleux. (Il lit):

1. Le bulletin employé pour le vote en vertu de l'article 10 paragraphe (a) et les suivants de la loi sera imprimé en caractères gras sur du papier blanc de bonne qualité par l'office du greffier de la session ou du commissaire archiviste du bureau trimestriel, ou si aucun de ces officiers n'est en fonction, par le pasteur temporairement en charge de la congrégation.

Le bulletin sera sous la forme suivante ou à peu près:

Eglise presbytérienne

Le (ou selon le cas)

L'hon. M. SCHAFFNER.

Etes-vous en faveur de l'entrée de cette congrégation dans l'église-unie du Canada?	Oui.
	Non.

N.B.—Le votant devra faire une croix (X) en regard de la réponse qu'il désire donner à la question soumise et signer ce bulletin en présence d'un témoin et le remettre au greffier de la session (ou selon le cas) le ou avant le jour de 19 lorsque la votation sera close.

Témoin..... Signature.....

3. Lesdits greffier de la session, commissaire archiviste ou pasteur d'une congrégation où il y aura votation délivreront personnellement une copie dudit bulletin à chaque membre, franc de port et adressée au dernier domicile postal connu de ce membre au moins deux semaines avant le jour de la clôture dudit scrutin, et ledit greffier de la session, commissaire archiviste ou pasteur tiendront une liste exacte des noms de toutes les personnes à qui ces bulletins sont délivrés et des noms et des adresses de toutes les personnes à qui ces bulletins sont envoyés par la poste, et vérifieront l'exactitude de ladite liste par une déclaration solennelle.

4. Lesdits greffier de la session, commissaire archiviste ou pasteur délivreront également ou enverront par la poste en même temps à chaque votant une enveloppe adressée à lui-même dans laquelle le bulletin peut lui être retourné et sur laquelle le mot "bulletin" sera imprimé pour identification.

5. Si une personne qui a droit de voter ne reçoit pas son bulletin en temps voulu, elle aura droit d'exiger personnellement desdits greffier de la session, commissaire archiviste ou pasteur de lui délivrer un bulletin en tout temps avant la fermeture du bureau de votation.

6. Advenant la perte, la maculation ou la destruction de tout bulletin qui n'a pas été déposé ou de l'enveloppe dans laquelle il doit être renvoyé, le votant, après avoir établi ce fait par l'affidavit ou attestation, a droit à un autre bulletin ou à une autre enveloppe à tout moment qui précède la clôture dudit scrutin.

7. Les personnes ayant le droit de voter signeront lesdits bulletins en présence d'un témoin et, après avoir convenablement cacheté ladite enveloppe dans laquelle elles les auront mis, elles les remettront personnellement ou les enverront par la poste, port payé, audit greffier de la session, commissaire archiviste ou pasteur.

8. A huit heures de la soirée du jour mentionné sur ledit bulletin, soit pas moins de deux semaines à compter de la date de ladite mise à la poste ou remise en personne, ledit vote au scrutin sera déclaré clos et le greffier de la session, le commissaire archiviste ou le pasteur fera alors convoquer sans retard ladite session ou ledit bureau trimestriel pour la vérification du résultat dudit scrutin.

9. A la réunion ainsi convoquée de la session ou du bureau trimestriel, ledit greffier de la session, le commissaire archiviste ou pasteur déposera toutes les enveloppes refermant les bulletins par lui reçus avant la clôture du scrutin et attestera l'exactitude de ce fait par affidavit.

10. A ladite réunion de la session ou du bureau trimestriel, ladite session ou ledit bureau, ou un sous-comité formé d'au moins cinq de leurs membres et nommé pour cet objet ouvrira lesdites enveloppes, vérifiera et comptera les bulletins, déterminera et proclamera le résultat dudit scrutin et dressera la liste des noms de tous ceux qui, ayant le droit de voter, ont exprimé leur suffrage sur lesdits bulletins, cette liste devant aussi indiquer si les votants ont répondu par "oui" ou "non" aux questions posées.

11. Le résultat ainsi déterminé du vote au scrutin doit être alors attesté par le pasteur en exercice et par le greffier de la session ou le commissaire archiviste du bureau trimestriel (s'il en existe un) de ladite con-

grégation, et toute personne ayant déposé un bulletin pendant la tenue dudit vote au scrutin aura le droit, à la demande qu'elle en fera, d'obtenir desdits dignitaires, copie du certificat susdit.

12. Les deux dimanches suivant la vérification comme susdit du résultat du vote au scrutin, le pasteur présidant à chacun des offices du culte qui ont lieu ces jours-là doit annoncer du haut de la chaire le résultat dudit vote; copie du certificat de ce résultat doit être affichée à ou près la porte du temple, et copie dudit certificat doit être remise sans délai au greffier du presbytère ou au secrétaire de l'assemblée générale dont relève la congrégation, ainsi qu'au greffier de l'Assemblée générale de l'Eglise presbytérienne en Canada ou, selon le cas, au secrétaire de la conférence générale de l'église méthodiste, à celui de l'Union congrégationaliste ou du conseil général de l'Eglise-unie.

13. Tous les bulletins déposés à l'occasion dudit vote restent en la possession dudit greffier de la session, coommissaire archiviste ou pasteur, selon le cas, pendant un mois à compter de la clôture du scrutin, et tout adhérent qui peut avoir voté ou avait qualité pour voter lors de la tenue du scrutin peut, en présence de dignitaires susdits, examiner lesdits bulletins ou la liste des bulletins déposés.

14. L'omission d'observer rigoureusement l'une quelconque des prescriptions du présent règlement n'a pas pour effet d'annuler le vote de la congrégation dont il s'agit, pourvu que la cour supérieure ou la cour de comté de la province ayant juridiction sur cette congrégation décide, si elle est saisie du cas dans les trente jours de la première proclamation du résultat du dit vote, que le scrutin s'est, à tout prendre, tenu en conformité du présent règlement et que ladite omission n'a guère eu d'effet sur le résultat dudit vote.

Honorables messieurs, de ce vote dépend l'avenir de probablement 400 ou 500 congrégations presbytériennes et leur destinée, au sein ou en dehors de l'Eglise-unie, ainsi que le sort de leurs biens. Etant donné la grande importance de ce vote, il faudrait, ce me semble, accorder à chaque membre de la congrégation le temps et l'occasion de se prononcer, et prendre le vote de telle façon qu'il puisse être une expression sincère des membres de la congrégations assez intéressés dans leur église pour émettre leur suffrage. Je ne répéterai pas l'objection, que j'ai déjà indiquée, au simple appel d'un vote à un jour particulier. Vous pouvez imaginer l'excellent résultat que produirait un vote qui serait l'expression véritable du sentiment de la congrégation. L'amendement que je propose accorde deux semaines pour ce vote, et un élément n'aurait pas d'avantage sur l'autre.

L'honorable G. G. FOSTER: Comme j'appuie la résolution de l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross), je me bornerai à établir un point. Au nom des personnes vivement intéressées à ce projet de loi, en dehors de cette enceinte, je fais appel au motionnaire du bill et à celui qui l'a appuyé pour qu'ils acceptent l'amendement de l'honorable représentant de Middleton. Cette mesure législative attriste et désole aujourd'hui des milliers des Canadiens, qui désapprouvent toutes les dispositions du projet de loi présenté au Parlement, et qui condamnent les méthodes adoptées avant et depuis son dépôt. Beaucoup croient que la présentation de cette mesure, sans un vote préliminaire qui aurait établi si la majorité des membres de l'église presbytérienne était en faveur du projet, constitue une injustice à leur égard, comme à l'égard de leur église. Je n'ai rien à reprocher aux méthodistes ou aux congrégationalistes, qui ont, je crois, été unanimes à désirer cette union. S'ils la désirent, ou si l'église presbytérienne, catholique, ou grecque la désire, je ne m'y oppose pas. Mais je m'empresse d'ajouter que nul ne devrait être contraint de s'affilier à l'union, si son cœur n'y est pas, car il ne peut consciencieusement prendre part aux cérémonies religieuses qui suivront. J'ai reçu, de toutes les parties du pays, des requêtes et des lettres qui me supplient et m'adjurent, comme aussi d'autres sénateurs, de voter contre ce projet de loi. Si j'avais écouté les objurgations de beaucoup de mes amis intimes, j'aurais voté contre ce bill et pour la motion de l'honorable sénateur de Grenville (l'honorable M. Reid). Mais cette question agite le pays depuis tant d'années, et tant de gens cherchent à susciter la discorde afin d'attirer le mépris sur la religion, qu'il m'est impossible de désirer que cette mesure législative soit controversée dans le pays, dans cette Chambre ou ailleurs, une seule heure de plus qu'il ne faut pour rendre justice à tous les intéressés. Si j'ai voté contre une motion que j'aurais pu appuyer, c'est que l'intérêt de la religion et de la population canadienne exige la cessation de cette controverse. Je dirai cependant à mes honorables amis qui favorisent ce bill que s'ils veulent être justes, mettre fin aux critiques dont ils sont l'objet et faire preuve d'équité envers ceux que lèse la clause 10, ils doivent modifier cette clause, ainsi que l'a demandé l'honorable sénateur de Middleton. Il ne vous impose pas un mode de suffrage, mais simplement de permettre à tous les membres de l'église d'exprimer leur opinion. Une vieille dame de 91 ans m'écrit: "Je serai forcée, je crois, d'aller à l'assemblée, et il y a six ans que la vieillesse me tient alitée; mais je ne veux pas que la loi supprime l'église presbytérienne sans me fournir l'occasion de voter pour l'église que j'aime." Je vous adjure de déterminer un mode de scrutin qui permettra à cette vieille dame de voter chez elle.

L'honorable M. BENNETT: Puis-je poser une question à l'honorable monsieur? Cette vieille dame n'aurait-elle pas un ami qui lui dirait, comme il arrive parfois aux élections: "Plutôt que de vous voir obligée de vous

lever pour vous rendre à l'assemblée, je pairerai avec vous?" Si elle n'y réussit pas, alors Dieu ait pitié de la région du pays où elle vit!

L'honorable M. FOSTER: Je ne considère pas la politique de ces gens, ni quoi que ce soit, si ce n'est qu'ils désirent voter de la seule manière possible. Outre les vieillards, il y a les voyageurs de commerce, qui peuvent rarement assister à l'assemblée.

Une VOIX: Et les pêcheurs.

L'honorable M. FOSTER: Oui, et les pêcheurs. Il y a les malades et les absents, et aucun d'entre eux ne pourra voter, si vous adoptez la clause 10, dans ses termes actuels. Elle n'est pas selon l'esprit ni selon l'équité britanniques. Accordez le vote à ces personnes, envers qui vous devez être sympathiques, que vous devez aider dans leurs efforts pour renverser quelques-unes des barrières érigées autour de cette nouvelle Eglise, et qui y seront maintenues aussi longtemps que les étoiles luiront au firmament. Je vous conjure, en toute sincérité, au nom des hommes et des femmes de ce pays qui, pour une raison ou pour une autre, ne peuvent être présents aux assemblées afin de voter, de ne pas les priver de leur droit de vote, mais d'adopter le mode de suffrage que l'Eglise presbytérienne a pratiqué. En deux occasions précédentes, vous vous êtes vous-mêmes servis de bulletins de vote.

L'honorable M. BRADBURY: Mais nous n'avons pas distribué les bulletins dans tout le pays.

L'honorable M. FOSTER: Non, mais vous avez eu recours à ces bulletins. L'Eglise presbytérienne tient aujourd'hui des scrutins secrets pour divers motifs. Je n'appartiens pas à cette Eglise et je n'éprouve pas de ressentiment personnel en l'espèce, mais je suis animé de l'esprit d'équité et du désir que justice soit rendue à ceux qui ont droit de l'exiger de nous. Si vous agréez l'amendement proposé, loin d'occasionner un préjudice, vous aiderez à la cause que vous cherchez à servir. Si vous dites à la population de ce pays qu'un vote aura lieu en ce moment particulier, que les intéressés soient malades ou non, présents ou absents, à une assemblée convoquée afin de décider si leur Eglise et leurs biens leur seront enlevés, et qu'en conséquence ces personnes soient sans abri, c'est alors que vous commettrez une grande injustice. J'ai le ferme espoir que la Chambre adoptera l'amendement de l'honorable sénateur de Middleton et qu'elle fera cas des droits de la minorité et de ceux qui méritent tous nos égards.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami d'Alma (l'honorable M. Foster) a adressé un appel aux parrains du bill en cette Chambre. Je lui répondrai que, pour ma part, j'ai toujours été très sensible aux opinions qu'il a exprimées et aux appels qu'il a adressés. Je les pèse avec une profonde attention, car j'ai le plus profond respect et la plus grande confiance en son jugement sur la plupart des questions. Je ne puis toutefois approuver l'amendement proposé par l'honorable représentant de Middleton. Ma première raison fondamentale est que je ne crois pas, après réflexion, que les membres ou les adhérents d'une Eglise, fût-elle catholique ou protestante, consentent jamais à ce que le Parlement détermine leur mode de scrutin, en fixe la date, choisisse le genre de bulletin, l'encre à utiliser, ou décrète le dépouillement du scrutin à huit heures du soir, à un jour particulier. Si nous remontons à l'époque des persécutions religieuses dans les divers pays d'Europe, nous constatons qu'il y a des siècles on a imposé de pareilles restrictions aux libertés des adeptes des différentes religions. Dans certains pays, les gouvernements ont persécuté des Eglises particulières. Nous ne retournerons pas, j'espère, à cet état de choses, et nous n'adopterons pas de loi qui pourrait un seul instant être considérée comme une restriction des droits et des libertés des individus, des congrégations, ou de l'Eglise même, au sujet de questions qui sont de pure régie interne. Pour ce motif, je m'oppose à l'amendement de mon honorable ami.

Mon honorable ami d'Alma (l'honorable G. G. Foster) a fait observer que des scrutins furent tenus en 1911 et 1915—je crois qu'il visait ces deux scrutins. Je lui répondrai qu'en effet des scrutins furent tenus, mais de quelle manière? Des assemblées de congrégations eurent lieu; cette question y fut débattue, et finalement un scrutin fut tenu. Ce scrutin n'avait cependant aucun effet légal: ce n'était qu'un plébiscite pour déterminer les vœux des membres, et il ne fut pas donné suite à l'opinion ainsi exprimée.

J'indiquerai que, dans une union antérieure d'Eglises, survenue dans l'Eglise presbytérienne en 1875, alors que quatre anciens groupes presbytériens de différentes sortes s'unirent, un vote fut pris à une assemblée régulièrement convoquée. Telle était la procédure prescrite par certaines lois provinciales au sujet de l'aliénation des biens de l'Eglise en vertu de la loi des institutions religieuses de l'Ontario. Le vote à une assemblée régulièrement convoquée est le mode déjà décrété par les législatures provinciales du Manitoba, de la Saskat-

chewan, de l'Alberta, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, bien que, dans cette dernière province, le lieutenant-gouverneur n'ait pas encore promulgué la loi. Les constitutions actuelles des trois Eglises unies, et dans lesquelles ce Parlement serait mal avisé de s'immiscer, prévoient comme procédure régulière la tenue d'un vote à une assemblée régulièrement convoquée. Tout récemment, des hommes éminents ont ailleurs exprimé l'avis que le Parlement ne devrait pas intervenir dans les questions de régie interne, mais laisser les intéressés prendre leur propre décision, et donner suite à leur requête.

Mon honorable ami a émis l'opinion que les majorités souffriront de cet amendement relatif au vote sur cette question. Si je le croyais, je serais certainement porté à étudier très profondément son appel; mais je ne puis concevoir que l'un ou l'autre élément souffre de préjudice. Il se peut qu'une vieille dame de 91 ans ne puisse aller à l'assemblée d'une congrégation, mais son vote pourrait tout aussi bien favoriser que désapprouver l'union de ces trois Eglises.

L'honorable M. ROSS: Elle devrait cependant pouvoir exprimer son vote.

L'honorable M. ROBERTSON: On ne peut toutefois estimer que nous usons de discrimination contre l'un ou l'autre élément en suivant la coutume que les Eglises elles-mêmes déclarent être leur coutume constitutionnelle, qu'elles ont suivies dans les unions antérieures et qu'elles recommandent de suivre encore. Je révoque sérieusement en doute le droit du Parlement d'intervenir dans une question de ce genre et de s'y immiscer.

L'amendement de mon honorable ami est presque aussi long que tout le reste du bill. Je doute très fortement qu'il puisse être parfaitement compris et exactement exécuté dans tous les détails par le profane ordinaire qui peut être officier de l'Eglise. Sur les milliers de congrégations de ces trois Eglises du Canada, beaucoup se trouvent dans les districts ruraux, où l'intelligence d'une partie des membres appelés à appliquer cette loi serait grandement tendue pour saisir toutes les minuties d'exécution de l'amendement. Supposons que dans certaines provinces, surtout dans les nouvelles, il y ait des méthodistes et des presbytériens qui parlent un anglais médiocre, et le comprennent avec difficulté, mais sincères dans leurs convictions religieuses et dans leur désir de devenir de bons citoyens et des partisans de l'Eglise de leur choix. Ces personnes seraient peut-être incapables de se conformer fidèlement à tous les détails prescrits. Ne vous semble-t-il pas qu'on pourrait profiter de toutes ces formalités et penser que la décision de cette congrégation serait sans effet et pourrait être protégée parce qu'un détail de tout ce fouillis n'a pas été rigoureusement observé?

L'honorable W. B. ROSS: Je demanderai à l'honorable monsieur si ces gens de l'Ouest qu'il vise sont incapables de voter aux élections fédérales, provinciales ou municipales, et s'il n'est rien de plus compliqué que ces votes? Si ces personnes peuvent voter à l'une de ces élections, elles peuvent assurément signer leurs noms sur le bulletin et insérer celui-ci dans une enveloppe. C'est là tout le mécanisme établi.

L'honorable M. ROBERTSON: Dans l'appel qu'il a adressé au motionnaire du projet de loi et à celui qui l'a appuyé, mon honorable ami d'Alma (l'honorable G. G. Foster) n'avait pas en vue, je pense, de tenir un scrutin conforme à celui d'une élection générale. Si telle était son idée, j'y serais bien moins sympathique.

Le principe fondamental de la question dont nous sommes saisis est de savoir si les églises visées par ce projet, et toutes celles qui pourront plus tard le devenir, doivent abandonner leur droit et leur liberté de choisir et décider elles-mêmes de quelle façon elle régleront les questions de leur propre ressort.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur ne sait-il pas que, dans le cas actuel, le Parlement décide pour elles?

L'honorable M. ROBERTSON: Je suis d'avis que le Parlement ne devrait pas statuer à l'encontre des désirs exprimés par ces églises quant à leur mode de régie.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mais ce sont les auteurs du bill.

L'honorable M. ROBERTSON: Les auteurs du bill représentent la majorité, la très grande majorité, des sentiments et des opinions de ceux que la mesure intéresse et vise.

L'honorable M. REID: En Colombie-Britannique, il existe, si je ne me trompe, ce qui est appelé le vote des absents. La législature a, je suppose, adopté cette méthode, d'après le principe que chacun a le droit de voter, surtout lorsqu'il s'agit de voter pour le transport des biens que les votants ont contribué à payer, et dont ils sont, en réalité, copropriétaires.

L'honorable M. ROBERTSON: Je ferai observer à mon honorable ami qu'aucune loi ne règle cette question. J'ajouterai que mon

argument subsiste et qu'à moins que les intéressés, surtout en matière religieuse, n'indiquent leur désir de suivre une certaine ligne de conduite, le Parlement ne doit pas la leur imposer.

L'honorable W. B. ROSS: C'est pourtant ce que vous faites. Ces églises n'ont jamais exprimé le désir d'adhérer à l'union, et vous les y contraignez.

L'honorable M. ROBERTSON: Non; mais entamer la discussion soulevée par mon honorable ami ne ferait que rouvrir toute la question, qui a déjà été débattue.

L'honorable M. CALDER: Si j'interprète bien les paroles de mon honorable ami, c'est la majorité qui désire le scrutin.

L'honorable M. ROBERTSON: Non, ce n'est pas exact.

L'honorable M. CALDER: Avez-vous objection au scrutin?

L'honorable M. ROBERTSON: Non pas si ce scrutin a lieu à l'assemblée de la congrégation, certainement non; mais nous nous opposons à l'envoi de bulletins de vote dans tout le pays et à la tenue d'une élection générale suivant les règles prévues par cet amendement.

L'honorable M. CALDER: L'honorable représentant affirme que le Parlement n'a pas le droit d'intervenir dans une question de ce genre, pour la simple raison que la majorité le désire; mais les minorités n'ont-elles pas de droits? Si la minorité invoque la protection du Parlement, le Parlement n'a-t-il pas le droit de la lui accorder?

L'honorable M. ROBERTSON: Si le Parlement a reconnu les droits de la minorité, la majorité n'en a-t-elle pas?

L'honorable W. B. ROSS: C'est la première fois que j'entends au Parlement exprimer le désir d'avoir le moindre égard pour le sentiment des non-unionistes.

L'honorable M ROBERTSON: Il n'y a absolument aucun désir ni aucune intention d'user de coercition dans ce projet. Ceux qui ont été à l'œuvre depuis des années, certains depuis 30 ou 40 ans, et qui ont pris part aux diverses Assemblées et Conférences, croient que c'est le meilleur moyen d'accomplir cette œuvre. Or ces personnes ont jugé et décidé, après mûre délibération, qu'il fallait donner un avis d'au moins deux semaines aux fidèles et aux adhérents des diverses congrégations, et d'annoncer du haut de la chaire la date de l'assemblée.

L'honorable M. GILLIS: Il y a deux ans, l'Assemblée générale n'a-t-elle pas déclaré que le vote devait avoir lieu au scrutin?

L'honorable M. ROBERTSON: Il n'y a aucuune objection au scrutin.

L'honorable M. GILLIS: Le bill ne le prévoit pas.

L'honorable M. ROBERTSON: Il prévoit la tenue d'une assemblée après un avis de deux semaines, pour que les intéressés puissent entendre et peser les opinions de ceux qui désireront en exprimer à ce sujet. Une fois que tous les faits auront été exposés, un vote sera pris de la manière que l'assemblée pourra elle-même déterminer, que ce soit le vote ouvert ou le scrutin. Cela est certainement conforme à la coutume constitutionnelle des trois églises concernées, ainsi qu'à la coutume suivie dans les précédents mouvements d'union religieuse en 1875 et 1884. Cela cadre avec le désir unanime de l'église presbytérienne, de la Conférence générale de l'église méthodiste, et de l'union congrégationaliste. Or, ces trois églises s'adressent au Parlement et lui disent: "D'après notre expérience, c'est la manière de procéder, et nous vous demandons de l'approuver." Elles ne nous demandent pas au Parlement, ce qui ne serait guère acceptable aux intéressés, d'établir une manière de procéder aussi compliquée et détaillée que celle contenue dans l'amendement, et de décréter que cette question doit être décidée de la façon indiquée par l'honorable sénateur de Middleton: emploi d'une certaine sorte de papier, scrutin à une date fixe, dépouillement du scrutin à une heure déterminée, vaste distribution de bulletins de vote dans tout le pays, sans la sauvegarde ordinairement assurée à la tenue d'un scrutin.

Si vous réfléchissez, vous ne pouvez douter que les termes actuels du bill soient équitables, et l'amendement compliquerait très sérieusement le vote. J'espère donc que la Chambre ne l'adoptera pas.

L'honorable M. GILLIS: On a affirmé que toutes les provinces qui ont adopté ce bill n'ont pas prévu la votation. Cette affirmation est inexacte. Au paragraphe 2 de l'article 8, la loi adoptée en Saskatchewan énonce:

> Toutefois, la congrégation arrêtera sa décision au scrutin, de la manière que ladite assemblée pourra déterminer.

L'honorable M. ROBERTSON: Mais je dis à mon honorable ami que la loi ne les y contraint pas, et que ce bill leur reconnaît le même droit.

L'honorable M. GILLIS: Néanmoins, ce paragraphe confère un pouvoir absolu et ne

comporte absolument aucune restriction. C'est pourquoi la province de la Saskatchewan accorde le privilège que ce projet de loi nous refuse.

L'honorable M. ROBERTSON: Le projet de loi leur accorde le même privilège.

L'honorable M. BENNETT: Il m'aurait plu qu'une clause du bill prescrivît la tenue générale d'un scrutin secret.

L'honorable M. BRADBURY: L'objet n'est pas d'avoir un scrutin secret.

L'honorable M. BENNETT: Non, mais décrétons que ce soit le scrutin secret, que je favorise.

L'honorable M. PLANTA: Un scrutin secret?

L'honorable M. BENNETT: Ce genre de scrutin est toujours secret.

L'honorable M. PLANTA: Non, il ne l'est pas.

L'honorable M. BENNETT: Eh bien, je suis en faveur d'un scrutin secret.

A six heures, le comité lève sa séance.

Le comité reprend sa séance à 8 heures du soir.

Reprise du débat sur l'article 10.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, je ne puis laisser clore le débat sur cette question, sans réclamer l'indulgence du Sénat pendant que j'exprimerai mes vues sur l'amendement présenté par mon honorable ami de Middleton (l'honorable W. B. Ross). Je crois pouvoir dire tout d'abord, et en guise de préface aux remarques que je vais faire, que le Sénat, au cours de la discussion qui a eu lieu cet après-midi, semble croire que nous devions discuter ce bill au point de vue théologique. Ce n'est pas une question de religion, mais une question d'affaires. Une revue sommaire des faits nous ramènera peut-être à un jugement plus sain, si je puis employer ce terme. En somme, il s'agit de trois Eglises du Canada, comprenant plus de 2,500,000 adhérents, qui demandent au Parlement de leur accorder une charte d'affaires. Nous n'avons à envisager que les questions relatives à la loi d'incorporation. Ces trois Eglises, représentant, comme je viens de le dire, plus de deux millions et demi d'individus, ont, par l'intermédiaire de leurs plus hautes cours (qui ont toute l'autorité voulue de représenter leurs Eglises respectives) déclaré solennellement vouloir contracter une union par laquelle les trois Eglises seront fusionnées en une seule et constituées en corporation sous le nom d'Eglise-unie du Canada. Bien que l'Eglise presbytérienne possède une charte légale, elle est reconnue dans les Statuts du Canada comme ayant une existence corporative. L'Eglise méthodiste a été constituée en corporation par le Parlement du Canada ainsi que l'Eglise congrégationaliste.

Les idées modernes, en général, non seulement dans les questions religieuses, mais dans les questions d'affaires, tendent vers l'union. Aucune idée ne s'est aussi fortement imprégnée dans l'esprit des hommes d'affaires, que la nécessité de l'union en ce qui concerne un groupe quelconque d'individus ou des intérêts commerciaux. Presque tous les honorables sénateurs se souviennent du temps où nous avions dans ce Dominion, au moins une douzaine de corporations de chemins de fer, se débattant pour arriver à joindre les deux bouts. Aujourd'hui, nous n'en avons plus, pratiquement parlant, que deux. Le monde financier tout entier a des tendances à l'union. Les banques les plus importantes absorbent les plus petites, et avec raison. Là où nous trouvons un certain nombre d'intérêts commerciaux identiques, travaillant séparément, nous constatons également une tendance vers les vues modernes, qui consistent à réunir ces intérêts épars sous une seule direction.

Cet esprit d'union s'applique avec autant de force aux corporations religieuses qu'aux entreprises commerciales. Comme exemple, je vous dirai que dans l'ouest de l'Ontario, il n'y a pas moins que 3,000 congrégations, représentant les trois Eglises dont je viens de parler, et qui sont toutes réunies sous une seule et même forme de service religieux. Honorables messieurs, je n'hésite pas à dire que ces groupes religieux, qui ont à peu près les mêmes articles de foi, ne peuvent pas rester en dehors de l'union, s'ils veulent continuer d'exister. Par la force même des choses et en vertu du courant d'opinion qui prévaut aujourd'hui, ils sont obligés de se fusionner tôt ou tard. C'est l'histoire de ces trois Eglises depuis 1879. Le travail d'évolution s'est fait progressivement et sans qu'on s'en aperçoive réellement, et aujourd'hui nous constatons que ces trois Eglises ont déjà passé par dix-neuf unions et qu'elles comprenaient quarante Eglises avant 1879.

Etant donné ce courant d'opinion au Canada (et le même courant est très visible aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne), comment peut-on supposer qu'un petit nombre d'individus, appartenant à ces Eglises, pourront arrêter le courant qui les entraînent malgré eux vers une union qui est la seule sauvegarde de leur Eglise. C'est la loi du progrès, du déve-

loppement; et cette loi est irrésistible. Les honorables sénateurs peuvent protester contre la fusion d'une corporation avec une ou plusieurs autres; leurs efforts resteront vains, l'élan est donné et rien ne saurait l'arrêter; et le plus tôt nous serons disposés à mettre l'épaule à la roue, le mieux ce sera, non seulement pour les intéressés, mais pour le pays en général.

Maintenant, permettez-moi de vous conseiller d'ignorer complètement la question de religion dans la discussion du sujet qui nous occupe. J'ai écarté moi-même toute idée religieuse, tout préjudice et toute sympathie dans la discussion de cette importante question. N'oublions pas non plus, honorables messieurs, que le Sénat a, plus que tout autre institution au Canada, le privilège de n'être pas animé de passion religieuse ou d'animosité. Si nous voulons maintenir notre réputation d'hommes d'affaires et rester la sauvegarde contre l'agitation et la clameur politiques, contre tous les troubles et les imprévoyances que nous constatons partout, nous devons attaquer toutes les questions qui nous sont soumises, quelles qu'elles soient, avec un esprit calme et prudent afin de les juger suivant leurs avantages et désavantages et tirer nos propres conclusions. Si, au contraire, nous agissons comme nous l'avons fait hier et de nouveau aujourd'hui, je vous le déclare très sincèrement, honorables messieurs, le Sénat perdra sa réputation et ne sera plus cette institution calme et prudente qu'elle doit être. Nous ne pouvons pas permettre que le règlement de ces importantes questions soit guidé par une animosité religieuse.

Les trois Eglises qui s'adressent au Parlement du Canada font partie des plus grands intérêts du pays, et je doute qu'aucune autre organisation aussi importante ait fait appel au gouvernement au cours de la présente session. Tout d'abord, je le répète, elles représentent plus de deux millions et demi d'individus. Elles représentent des biens de toutes sortes évalués probablement à plusieurs billions. Et en présence de tous ces faits, nous nous laisserions guider par un sentiment de sympathie ou d'animosité religieuse et nous oublierions notre dignité et notre bon sens? Je vous le répète, honorables messieurs, la réputation du Sénat est en jeu dans cette cause, et je fais appel à tous mes honorables collègues afin qu'ils traitent cette question au point de vue affaires et laissent de côté tout autre sentiment personnel.

Ces trois corporations demandent au Parlement une législation qui leur permette de faire conjointement le travail qu'elles ont jusqu'ici fait séparément. Oubliez pour un moment que ce sont des corporations religieuses. Considérez-les, si vous le pouvez, comme des organisations d'affaires; supposez que vous traitez avec trois banques, trois compagnies d'assurance, trois compagnies de chemins de fer ou trois institutions quelconques du même genre. Vous leur accorderiez sans hésitation les pouvoirs demandés. Vous n'hésiteriez pas une minute. Les clauses seraient adoptées aussi rapidement que le président pourrait les lire et vous diriez: "Nous basant sur les précédents, nous pouvons régler cette clause de telle ou telle manière" et vous leur accorderiez immédiatement tout ce qu'elles demandent.

En somme, les deux millions et demi d'adhérents à ces églises (ou si vous le préférez, les communiants et les membres de ces églises), représentent les actionnaires de ces trois compagnies. Ces actionnaires ont le droit de demander au Parlement du Canada, une législation qui leur permette de régir leurs affaires temporelles, et cette législation est aussi importante pour l'église, que celle qui régit leurs affaires spirituelles. Les cours de l'église, constituées par le vote des membres ou adhérents, correspondent à la Direction de n'importe quelle autre compagnie importante. Elles ont le pouvoir de faire certains actes et, revêtues de l'autorité qui leur a été conférée par ceux qu'elles représentent, (ce que nous ne constestons pas d'ailleurs), décident solennellement de faire une certaine chose, et elles mettent leur décision à exécution. Nous en arrivons alors à nous poser cette question, (qui a été mise en controverse ici): L'Assemblée générale de l'église presbytérienne a-t-elle le droit de consentir à cette Loi d'union? A-t-elle le pouvoir de s'adresser au Parlement pour en obtenir la législation qui nous est actuellement présentée? Je ne parle que de l'église presbytérienne car les autres églises semblent avoir reconnu la nécessité de l'Union. A ma connaissance, aucune voix contraire ne s'est élevée contre l'action prise par l'église méthodiste et l'église congrégationaliste.

Cette question d'union date de l'année 1898. Les pionniers de ce mouvement reconnaissant l'énormité de la charge qui leur incombait, prirent des dispositions pour engager leurs gens à se prononcer sur ce sujet. Il faut reconnaître que c'était un travail gigantesque. Il s'agissait de se mettre en rapport avec les adhérents des différentes églises disséminées de l'Atlantique au Pacifique. Ce n'est qu'en 1911 que le mouvement prit une forme précise par le vote de l'église presbytérienne sur le sujet général d'union. Sur 287,944 commu-

niants, 106,755 votèrent en faveur de l'union et 48,278 votèrent contre. En d'autres termes, la majorité en faveur de l'union fut de 3 contre 1. Honorables messieurs, s'il s'était agi d'une élection, la minorité aurait perdu son dépôt.

Je désire faire remarquer que la procédure adoptée en ce qui concerne cette question d'union, est basée sur les meilleurs principes de représentation que nous ayons. Tout gouvernement et tout genre d'affaires sérieuses sont basés sur ce principe fondamental qui veut que la majorité gouverne. On peut parfois prétendre que c'est un principe autocratique ou arbitraire, mais quoi qu'il en soit, la majorité doit gouverner et la minorité doit s'incliner devant la décision de la majorité, alors même que la résignation serait d'un esprit purement chrétien. En disant cela, je n'invoque pas un principe artificiel, mais la loi de la nature humaine. Cette loi s'impose dans toutes les classes de la société; chez les tribus sauvages comme chez les peuples les plus civilisés. Vous ne pouvez pas l'éviter; elle s'impose envers et contre tous. Dès que nous transigeons avec ce principe, nous nous exposons aux plus funestes résultats.

Lorsque l'église presbytérienne, par son vote très expressif, annonça qu'elle approuvait l'union, il n'y eût plus aucun doute dans l'esprit de ses membres, que non seulement l'union était inévitable, mais que le projet serait mis à exécution.

Un autre vote analogue fut pris en 1916. Les principes ou conditions de l'union étaient quelque peu différents, mais le résultat du vote fut pratiquement le même; 106,534 communiants votèrent pour l'union et 69,919 votèrent contre. Ce vote en lui-même était un plébiscite, suivant la politique de l'église presbytérienne. Elle avait parlé par la voix de son Assemblée générale, qui la représente, tout comme le Parlement parle au nom du peuple qui l'a élu. Lorsque le Parlement du Canada a rendu une décision qui est insérée aux statuts, qui oserait dire que ce Parlement n'a pas l'autorité de prononcer ce jugement parce que le parti au pouvoir ne représente pas la volonté de la majorité du peuple? Nous savons, honorables messieurs, que sous notre régime de votation, il s'est présenté des cas où le parti dominant ne représentait que la minorité des votes au Canada.

L'honorable M. GILLIS: Si l'honorable sénateur veut bien me le permettre, je lui ferai remarquer qu'il y a une différence énorme entre les deux exemples qu'il vient de citer. Le Parlement est élu par la voix du peuple, mais il n'en est pas ainsi en ce qui concerne l'Assemblée générale; la nomination des délégués se fait d'une manière toute différente.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Naturellement, si mon honorable ami est sous cette impression, je ne vois aucun espoir de le convaincre. Il ressemble à ce bon Calviniste écossais qui disait être prêt à se laisser convaincre, mais ajoutait qu'il voudrait bien connaître l'homme capable d'y réussir.

J'ai fait remarquer quel avait été le résultat du vote (ou plébiscite, si vous voulez employer ce terme) de l'église presbytérienne sur cette question. J'ajouterai que sa plus haute cour, est l'Assemblée générale, composée d'un nombre égal de ministres du culte et de laïques. De plus et afin que tous partagent les responsabilités, il existe un principe de rotation d'après lequel les représentants à une assemblée générale ne sont plus candidats à l'Assemblée suivante.

En 1916, l'Assemblée générale approuve l'union par 404 voix contre 90.

L'honorable M. McCOIG: L'honorable sénateur admettra que les hommes sensés changent d'avis.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. McCOIG: En 1917, le Canada s'est prononcé pour le gouvernement conservateur ou unioniste.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. McCOIG: En 1921 le peuple l'a fait disparaître. Il pourrait être de même du vote sur l'Eglise-unie.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'ai aucun doute que le même public changera d'opinion au sujet du gouvernement qu'appuie mon honorable ami et qui a été élu en 1921.

L'hon. M. MURPHY: N'ont-il pas le droit de le faire?

Quelques honorable SENATEURS: Certainement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Concluons donc que le jour où ceux qui forment l'Union, désireront revenir à leurs premières amours, rien ne les empêchera de le faire et l'Union sera dissoute Mais nous discutons actuellement le vote pour l'Union.

L'honorable M. McCOIG: Permettez-moi de faire remarquer à l'honorable sénateur que la question qu'il discute ne se rapporte pas à la motion présentée. Il parle de l'union des églises alors que la question actuellement devant le comité est de décider comment le vote doit être pris.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je vais discuter ce point. La question principale est de savoir si, oui ou non, l'Eglise presbytérienne a le droit de demander l'adoption du bill qui nous occupe. Je dis qu'elle a ce droit. D'abord, en raison du vote des adhérents, ensuite en raison des quatre votes de l'Assemblée générale. J'attire l'attention sur ces deux points afin de convaincre, si possible, mon honorable ami de Kent (l'honorable M. McCoig), qu'elle avait le pouvoir de demander cette législation.

L'honorable M. McCOIG: Mais cela date de 1916.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Nous allons parler de 1924.

L'honorable M. McCOIG: N'ont-ils pas droit de prendre le vote en 1924?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, nous allons parler de 1924.

L'honorable M. McCOIG: N'ont-ils pas le droit, comme tout peuple intelligent, de demander un autre vote?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Mon honorable ami veut-il me permettre d'essayer encore de le convaincre, si possible? Je crains qu'il appartienne à cette école dont fait partie mon honorable ami de la Saskatchewan (l'honorable M. Gillis).

L'honorable M. McCOIG: Tout ceci n'est que du sarcasme.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: En 1916, 404 votèrent pour l'union et 90 votèrent contre, soit 4 contre 1 dans l'Assemblée générale. En 1921, le résultat du vote donna 414 voix pour l'union et 107 contre. En 1923, 407 pour, et 129 contre. En 1924, depuis que ce bill a été soumis au parlement, un autre vote a donné 427 pour et 96 contre.

L'honorable M. GILLIS: Monsieur le président, j'en appelle aux règlements. L'honorable sénateur a eu l'occasion, lorsque le bill a subi sa deuxième lecture, de faire son discours sur la question générale de l'union des églises. Il s'agit maintenant de décider la méthode de votation. Nous avons à discuter un certain article du bill et c'est la seule question devant le comité actuellement. Je crois que l'honorable sénateur devrait limiter ses remarques à ce sujet particulier.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il paraît que mon honorable ami ne veut pas être renseigné sur ce point.

L'honorable M. GILLIS: Nous le connaissons à fond.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je pensais que mon honorable ami ne voudrait pas se prononcer sur cette question sans être complètement au courant de l'attitude de son église à cet égard.

L'honorable M. GILLIS: J'en connais tous les détails.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorable messieurs, les résultats que je viens de vous lire représentent les sentiments exprimés aux quatre séances de l'Assemblée générale...

L'honorable M. GILLIS: Monsieur le président, j'insiste sur mon appel aux règlements.

L'honorable PRESIDENT: S'il me faut donner une décision, je me vois obligé de déclarer que nous discutons actuellement l'article 10. Je n'ai aucun doute que l'honorable leader de la gauche va attaquer cette question sans retard.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, je puis affirmer à l'honorable président que j'y arrive immédiatement et je désire ardemment que le terrain soit bien préparé avant d'attaquer cette question.

L'honorable M. McCOIG: Je crois, monsieur le président, que l'honorable leader de l'opposition, tarde beaucoup à faire son discours. Je suis d'avis que le temps est mal choisi pour la longue harangue dont il vient de nous gratifier.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Mon honorable ami me retarde tout simplement. Sans ses interruptions, j'aurais attaqué mon sujet depuis longtemps. Les chiffres que je vous ai donnés, représentent 1,672 votes pour l'union et 422 contre. Ce résultat est la base sur laquelle je veux établir le droit de l'église presbytérienne, de demander la législation qui nous est présentée.

Etudions maintenant la question qui nous occupe. L'article 10 pourvoit à la manière dont le vote sera pris, mais mon honorable ami de Middleton (l'honorable W. B. Ross), et ceux qui se rangent à son avis, semblent croire que la plus haute cour de l'église presbytérienne, devrait être dépouillée de son autorité et privée de la liberté d'exercer son propre jugement et se laisser imposer la volonté de cette Chambre.

L'honorable W. B. ROSS: C'est ce qu'elle demande par ce bill.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non. Ceux qui ont fait présenter ce bill ne demandent pas au Parlement de leur indiquer comment conduire la votation; ce n'est pas leur but.

L'honorable W. B. ROSS: Par l'article 10, c'est ce qu'ils demandent.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non; ils veulent être autorisés à prendre le vote de la congrégation en ce qui concerne les biens de l'église. Le gouvernement a-t-il l'intention de les empêcher de prendre un vote sur n'importe quel sujet? Je déclare sans la moindre hésitation et sans crainte d'être contredit, que si mon honorable ami, dont l'esprit légal est très averti, a dépensé douze mois de son temps à combiner un moyen de détruire l'effet de cette loi, et empêcher les membres d'une congrégation d'exprimer leur opinion, il a réussi à trouver un plan aussi compliqué que l'on puisse imaginer. Par quoi mon honorable ami veut-il remplacer ce qui est proposé dans ce bill? Lorsqu'il a présenté son amendement, il a parlé de la législation adoptée par les différentes provinces et il a laissé la Chambre sous l'impression, dont il était lui-même animé, qu'il était impossible de mettre en vigueur la législation des différentes provinces en ce qui concerne la réunion de la congrégation.

L'honorable W. B. ROSS: Mon honorable ami fait erreur. Je dis que notre législation prime toutes les autres; ce que cette Chambre décide passe avant ce que peuvent dire les provinces. Naturellement, si vous préférez déléguer votre autorité aux provinces, c'est différent.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'il ne doit pas ignorer que six provinces ont déjà adopté des mesures se rapportant à cette question et qu'elles ont discuté cette clause particulière ou à peu près. Quelques provinces se sont un peu écartées du sujet, mais le principe général a été observé. Si les honorables sénateurs veulent bien comparer la clause préparée par les partisans de l'Union, avec la clause 10, ils constateront qu'elle est à peu près semblable:

Pourvu toujours que, si une congrégation en relations ou en communion avec quelqu'une des églises négociantes, à une assemblée de la congrégation régulièrement convoquée et tenue dans les six mois qui précèdent l'entrée en vigueur du présent article, décide par une majorité des votes des personnes présentes à cette assemblée et ayant droit d'y voter, de ne pas faire partie de ladite union desdites églises, alors et en pareil cas, les biens, réels et personnels appartenant à cette congrégation dissidente ou détenus en fiducie pour elle, ou à son usage, seront détenus par les fiduciaires existants ou autres fiduciaires élus par la congrégation et pour le seul bénéfice de ladite congrégation. Si une congrégation dissidente décide de la manière susdite et à une date ultérieure quelconque, de faire partie de l'union et de l'Eglise-Unie, alors cette loi sera applicable à cette congrégation et à tous ses biens à la date de la décision de la congrégation dissidente.

Cette clause a été adoptée, sauf quelques changements insignifiants, par les six provinces qui se sont occupées de cette législation. Ces renseignements sont ici, à la disposition de ceux qui veulent en prendre connaissance. La province du Manitoba a pratiquement adopté la clause. La province de la Saskatchewan l'a modifiée comme suit:

Pourvu que, s'il en est ainsi décidé à l'assemblée, ledit vote sera pris au scrutin secret et de la manière déterminée par l'assemblée.

C'est-à-dire que la congrégation par la voie de son assemblée, décidera si le vote doit être pris au scrutin secret, c'est la loi de la Saskatchewan, et je crois que mon honorable ami, (l'honorable M. Gillis), qui a attiré notre attention sur ce paragraphe, n'est pas très satisfait de cet amendement.

L'honorable M. GILLIS: J'ai cité la disposition qui existe.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La province de l'Alberta a modifié la clause comme suit:

Le vote aura lieu à main levée, ou au scrutin secret sur la requête de 25 pour 100 des personnes présentes à l'assemblée et ayant droit d'y voter; mais le vote au scrutin secret n'aura lieu qu'à la requête et aux conditions susdites.

Les provinces de l'Ile du Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick ont, je crois, adopté la clause sans y apporter d'amendement. Maintenant, à quoi nous exposons-nous si nous amendons le bill? Cette question relève spécialement du gouvernement provincial. La décision de l'assemblée touche à la propriété et aux droits civils; le Parlement fédéral ne doit pas intervenir sans empiéter sur les droits provinciaux. Mon honorable ami aurait-il l'intention d'imposer de telles obligations à des individus qui, dans une province, ont juridiction absolue en cette matière et rendre de ce fait, notre législation ultra vires?

Qu'arrivera-t-il si le long amendement de mon honorable ami est adopté? Cet amendement, par lui-même équivaut à une Loi d'élection, aussi compliquée que celle qui est actuellement dans nos Statuts. Nous aurons, d'une part, la législation des provinces, traitant de la manière dont l'assemblée aura lieu, et d'autre part, la Loi fédérale avec l'amendement compliqué, présenté par mon honorable ami de Middleton, établissant des procédures différentes. Peut-on concevoir que deux corps législatifs distincts adoptent des lois sur le même sujet? Et c'est ce qui aura lieu si nous adoptons l'amendement de mon honorable ami.

L'honorable W. B. ROSS: C'est précisément ce que vous avez fait.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si vous voulez plonger cette Union d'organisations religieuses dans des litiges sans fin, vous ne pouvez pas adopter de méthode plus fertile que l'amendement proposé. Au lieu de simplifier la législation, en disant au peuple "Etablissez vous-mêmes les règlements de vos assemblées", vous leur imposez une loi entièrement en contradiction avec la loi de la province. Ils ne la regarderont pas d'un bon œil et elle sera la cause du rejet du bill.

Maintenant, on n'a pas songé à la mise en vigueur de cet amendement; mais, honorables messieurs, représentez-vous une assemblée tenue six mois après la mise en vigueur de notre loi. Le but de cette assemblée est de décider si la congrégation désire joindre l'Union. D'après la lecture rapide que mon honorable ami nous a donnée de son amendement, j'ai compris que le pasteur de la congrégation assume naturellement les fonctions d'officier électoral. Il prépare la liste des votants. Je n'exagère en rien, honorables messieurs, car tout cela doit avoir lieu. La liste doit inclure tous ceux qui appartiennent à la congrégation. J'ignore les conditions donnant droit au vote, mais il n'est pas nécessaire que les votants soient présents à l'assemblée de la congrégation, ils peuvent être dispersés aux quatre coins du monde, peu importe; s'ils sont membres de la congrégation, leurs noms doivent être sur la liste. Le pasteur revise lui-même la liste.

L'honorable W. B. ROSS: C'est une erreur, les registres de l'Eglise presbytérienne indiquent exactement quels sont ceux qui sont membres ou adhérents.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La liste des votants, utilisée à la dernière élection, contient aussi ces renseignements.

L'honorable M. GILLIS: Mon honorable ami n'a pas lu le bill. Il donne droit de vote à tous les membres de la congrégation. Il existe une liste de communiants sur laquelle sont inscrits les noms de tous les membres.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais qui fait cette liste? Qui détermine si tel ou tel membre est en règle et où on pourra le trouver en cas de nécessité?

L'honorable M. GILLIS: Le greffier de l'assemblée, auquel vous pouvez toujours vous adresser.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le pasteur de la congrégation est l'officier électoral, il revise lui-même les listes; il n'y a pas d'appel, apparemment; et au temps voulu, après avoir préparé sa longue liste des deux factions en cause; (car il doit savoir qu'il y a deux factions), il fixe la date de l'élection et je suppose qu'il dit à la congrégation: "Au bercail, O peuple d'Israël, et votez sur la question qui vous est soumise"! et ils votent. Maintenant qui vous dit que le vote attribué à John Smith, par exemple, est authentique? Quel moyen avez-vous de le vérifier, et qui est chargé de la vérification?

L'honorable M. MURPHY: Un témoin.

L'honorable W. B. ROSS: Que mon honorable ami me permette de lui poser une question: En présence de telles difficultés, que ce soit un vote à scrutin secret ou un vote public dans une assemblée, comment pouvez-vous dire avec certitude que le résultat a donné 24 ou 40 voix contre; et quel est le nombre de ceux qui avaient droit de vote et de ceux qui ne l'avaient pas?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dans ce cas, la personne qui vote est présente. Si les dignitaires de l'église ont une liste de votants, il est facile de se rendre compte de ceux qui ont droit de vote; mais dans le cas qui nous occupe, les bulletins sont distribués. On les envoie dans toutes les directions; ils sont imprimés d'une façon particulière et supposez qu'une personne vote sous le nom d'une autre, mon honorable ami peut-il me dire comment on découvrira la fraude?

L'honorable M. GILLIS: On ne commet pas de fraudes semblables dans l'église presbytérienne.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je connais l'ardeur que l'on met à défendre les opinions des deux côtés, et je puis m'imaginer que dans certaines congrégations, la lutte sera plus chaude que dans les élections qui ont lieu dans certaines de nos circonscriptions. Maintenant, après la votation, qui séparera l'ivraie d'avec le bon grain, si je puis employer cette comparaison?

L'honorable M. GILLIS: Les bulletins feront foi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais trois ou quatre personnes peuvent voter sous le même nom; qui décidera du vote authentique?

L'honorable M. GILLIS: L'honorable sénateur parle d'impossibilités.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ceux qui parmi vous ont passé par les élections, savent à quoi s'en tenir sur ce point.

L'honorable M. McCOIG: Mon honorable ami ne doit pas insinuer que l'église presbytérienne puisse commettre des fraudes.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Peut-être alors que les Méthodistes pourraient en commettre.

L'honorable M. McCOIG: L'honorable sénateur prend une grande responsabilité en disant cela.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je dis, honorables messieurs, qu'il est absolument impossible de prendre le vote de cette manière. Si vous voulez diviser une société, par ce que j'appellerai, avec tout le respect que je dois à mon honorable ami, la méthode Ross, vous n'avez qu'à appliquer cette méthode, et si la charité chrétienne ou la fraternité existait parmi cette congrégation, elle aura disparu après le vote. Je ne puis rien imaginer de plus hostile aux intérêts de l'église presbytérienne et particulièrement cette faction enthousiaste qui veut garder son identité, que l'amendement Ross. Je demande à mes honorables amis de se représenter, s'ils le peuvent, quel serait l'effet de cet amendement dans une de ces assemblées tenues dans quelque localité rurale aux mœurs paisibles ou dans quelque paisible vallée où les deux factions déposeraient leur vote afin de décider si les exercices religieux seront conduits sous le drapeau de l'Union ou autrement. Je fais appel aux sentiments de paix, d'harmonie et de bonne administration qui animent mes honorable collègues et je leur demande d'abandonner l'idée de mettre cette méthode vicieuse en pratique. Rien ne répugne davantage à l'union que cette méthode qui a été proposée dans le but de faire échouer l'adoption de ce bill.

Honorables messieurs, je termine ces quelques remarques en affirmant que je désapprouve l'amendement qui a été proposé.

L'honorable M. DONNELLY: Honorables messieurs, je vais essayer de suivre le conseil de l'honorable sénateur qui vient de vous adresser la parole, et de traiter cette question avec autant de calme que possible. Depuis que cette mesure a été soumise au parlement, j'ai été disposé à approuver toute législation qui serait de nature à permettre à tout membre de trois églises qui proposent de s'unir, d'entrer dans cette union si tel est leur bon plaisir. D'autre part, j'ai toujours eu l'intention de m'opposer à toute législation qui obligerait la minorité, si faible soit-elle, à changer ses opinions au point de vue religieux. Je n'approuve pas la prétention que la majorité doit toujours gouverner. Cette prétention a été soutenue par un grand nombre de ceux qui ont adressé la parole au cours du débat qui nous occupe. Cela peut avoir sa place dans une question purement commerciale, mais lorsqu'il s'agit de convictions religieuses, je prétends que la minorité, alors même qu'elle se réduirait à une seule personne, a le droit d'adorer son Dieu de la manière qu'elle pense être la meilleure.

Le premier bill était défectueux en ce qu'il englobait dans l'Union, tous les membres des trois églises en leur permettant ensuite d'en sortir par un vote. Il a été amélioré avant d'être présenté au Sénat, et par l'article 10, les membres peuvent décider au vote, s'ils entreront dans l'union ou s'ils n'y entreront pas. Suivant moi, toutes les congrégations devraient être considérées comme n'appartenant pas à l'union jusqu'à ce qu'elles aient décidé du contraire par un vote. D'après le bill tel qu'il est actuellement, tous ceux qui ne votent pas contre l'union sont considérés comme faisant partie de l'Eglise-Unie.

L'honorable représentant de Welland (l'honorable M. Robertson), a proposé cet après-midi, avec fougue, que le parlement n'intervienne pas; et le leader de la gauche, dans cette Chambre, vient de faire la même proposition. Mais, ce n'est pas le parlement qui de lui-même a présenté ce bill; ce sont les promoteurs du bill qui ont demandé qu'il soit présenté afin que le parlement légifère sur cette question. Ce fait indique bien que l'on reconnaît le droit du parlement de légiférer en pareille matière et ce droit étant reconnu, il est de notre devoir, de rédiger la loi le mieux que nous le pouvons et nous avons le pouvoir de le faire.

La clause 10, dans une certaine mesure, donne aux membres des congrégations, le pouvoir de déclarer par leur vote, s'ils sont pour ou contre l'Union. Ce vote met en jeu les biens des congrégations, qui sont de grande valeur. Le bill qui nous est présenté et qui nous a été expliqué par l'honorable sénateur qui l'a proposé et l'honorable leader qui nous a adressé la parole il y a quelques instants, permet à chaque congrégation de conduire le vote au bulletin secret ou autrement si bon lui semble. Pour ma part, je crois que le mode de votation devrait être uniforme et clairement défini; et ce, en raison de la grande valeur des biens qui sont en jeu. L'amendement proposé par l'honorable représentant de Middleton, précise les dispositions du vote et pour cette raison, j'approuve ledit amendement.

L'honorable M. PARDEE: Honorables messieurs, j'ai, comme toujours, écouté avec grande attention, le discours de l'honorable leader de l'opposition dans cette Chambre, relativement à l'amendement de l'honorable re-

présentant de Middleton. Ce qui m'a le plus frappé au cours de ses remarques, c'est qu'il semble oublier complètement qu'il ne s'agit pas d'une question commerciale ou politique, mais d'une question religieuse qui touche l'homme jusqu'au plus profond de son âme. Il nous a demandé d'envisager cette question sans fanatisme religieux ou autre et cela m'est d'autant plus facile que je ne suis ni méthodiste, ni presbytérien, ni congrégationaliste. Nous ne devons pas oublier, en attaquant une question aussi importante que dans ce monde moderne où nous vivons, que dans ce vingtième siècle, la question de religion est des plus importantes; et que la foi que nous avons acquise sur les genoux de notre mère est peut-être ce que nous avons de plus cher sur cette terre. La religion a sur toute personne, un effet que je ne saurais décrire et qui ne peut être facilement compris. C'est la réponse que j'offre à l'honorable leader de l'opposition, lorsqu'il assimile cette importante question à une transaction commerciale et compare ce vote à celui d'une corporation quelconque.

L'honorable sénateur ajoute que dans toutes les questions modernes, la majorité gouverne; je dois lui rappeler que de toutes les circonstances où le droit de la minorité doit être préservé, celle-ci, se rattachant directement à une question de conscience, est d'une nature toute spéciale. Le Sénat a devant lui, ce soir, une question sacrée, par conséquent, de la plus haute importance.

L'honorable représentant de Grenville, (l'honorable M. Reid), a dit que très probablement aucun membre de cette Chambre n'avait porté intérêt aux discussions qui eurent lieu devant le comité de la Chambre des Communes; mais je tiens à lui faire respectueusement remarquer que j'ai assisté très régulièrement aux séances de ce comité et je dois dire, autant que j'en ai pu juger, que je n'ai jamais vu et que je ne rencontrerai peut-être jamais dans ce pays, un groupe d'hommes et de femmes aussi sérieux, aussi fermes et aussi zélés que ceux qui composaient la délégation envoyée par l'église presbytérienne. C'est pourquoi j'ai assisté aux séances, que j'ai suivies avec attention et où j'ai beaucoup appris. La question de l'union a été discutée à fond; des hommes et des femmes très avertis, se sont rangés pour ou contre, et le comité a apporté le plus grand soin à la discussion du sujet en cause; mais je dis que si l'Union doit avoir lieu, il faut absolument accorder la plus grande justice possible à ceux qui n'approuve pas cette union. La plus forte objection a été que le vote datait de 1915. A cette époque, si je comprends bien, il y avait majorité pour l'Union. Plus tard, en différents temps et en différents endroits, d'autres vote furent pris par la méthode des cartes. Ceux qui sont contre l'Union disent avec conviction: "Accordez-nous une autre occasion de voter et nous allons vous montrer que les antiunionistes sont en majorité et que les unionistes seront battus à plate couture." Mais, comme je l'ai dit auparavant, je ne discute pas cet aspect de la question. Toutefois, prenant en considération le fait que l'amendement nous est présenté, et que l'on en fait une grande et forte question politique, je vous demande, honorables messieurs, si en présence des protestations qui ont été faites, il est juste que vous refusiez aujourd'hui à ces gens, le droit de voter au scrutin secret ou comme ils l'entendront et suivant le désir des congrégations elles-mêmes? Je dis que vous n'avez pas ce droit; et qu'en ce qui concerne l'union, si un vote était pris aujourd'hui, les églises dissidentes, et tous ceux qui n'approuvent pas la législation qui nous est présentée, et en particulier l'article 10, devraient avoir le droit incontestable, qu'ont tous les autres électeurs du Dominion, de voter suivant la méthode qui leur convient. N'avons-nous pas par tout le Dominion des bureaux de votation tenus avant la votation générale? Cette votation n'a-t-elle pas lieu un certain nombre de jours à l'avance, afin de permettre aux voyageurs de commerce, aux marins, aux pêcheurs et à tous ceux qui sont dispersés ici et là, de pouvoir déposer leur bulletin de vote? Pourquoi n'en serait-il pas de même dans l'église presbytérienne? Prétendre le contraire, serait injuste et contraire à la raison.

Un honorable sénateur a dit ici, ce soir: "Oh! c'est aussi juste pour l'un que pour l'autre". Je dis que tel n'est pas le cas. L'homme ou la femme qui a sa religion à cœur, verra à ce que son vote soit enregistré, tandis que ceux qui ne sont pas dans les mêmes dispositions d'esprit et de cœur diront "qu'ils fassent ce qu'ils voudront, je ne voterai ni pour ni contre". Pour moi cet argument n'a aucune valeur. Je répète que les plus intéressés dans cette question, sont ceux qui tiennent fermement à leur dogme. Ces derniers ont intérêt à ce que leur vote ne soit pas perdu.

Pour toutes ces raisons, et beaucoup d'autres encore, il me semble que l'amendement de l'honorable représentant de Middleton (l'honorable W. B. Ross), a sa raison d'être. Je répète une fois de plus, et je ne saurais trop insister sur ce point, que rien n'est aussi illusoire et aussi contraire à la réalité, que de dire que dans les affaires modernes, la majorité doit gouverner. Entre les affaires et la religion, il y a autant de différence qu'entre le

jour et la nuit. Lorsque vous touchez à la religion, vous attaquez la fibre sensible qui existe chez tout homme ou toute femme, et vous ne peuvez espérer établir des conclusions avec des arguments comme ceux qui ont été avancés aujourd'hui.

Le Sénat a maintenant l'occasion de montrer (comme on l'a souvent mis en demeure de prouver qu'il en était capable), que sa mission a pour but, de sauvegarder les droits des minorités. Aujourd'hui plus que jamais, il est prouvé que la minorité, (les anti-unionistes ne disent plus qu'ils sont en minorité, mais en majorité), gagne graduellement du terrain sur les unionistes. C'est à eux par conséquent que le Sénat devrait dire: "Nous allons vous guider, vous accorder toute justice afin que vous puissiez librement exprimer vos vues, et si tel est votre désir, conserver l'existence indépendante que vous avez aujourd'hui". Pour moi, c'est la conclusion logique, juste et honnête, qui s'impose; c'est l'attitude que devrait prendre le Sénat pour légiférer dans l'intérêt de la grande majorité d'un grand peuple appartenant à une grande religion. Permettez-moi de vous dire, honorables messieurs, et avec tout le respect que je dois à mon honorable ami de Middleton, (l'honorable W. B. Ross), que son amendement est peut-être, (comme on l'a fait remarquer ce soir), un peu long et un peu compliqué. Toutefois, et même s'il en est ainsi, je dis que chaque mot et chaque disposition de l'amendement est en accord avec la ligne de conduite que je voudrais voir adopter.

Quelques honorables messieurs ont dit ici ce soir (et je ne comprends pas encore pourquoi), que si cet amendement était présenté à une congrégation rurale, (la méthode Ross, en un mot, comme l'appelle le leader de l'opposition), le peuple n'en comprendrait pas les dispositions. Au nom du Ciel! quand avez-vous vu des Canadiens venir voter, sans savoir lire l'anglais et sans posséder l'intelligence ordinaire nécessaire pour se conformer à ce qui est écrit dans les statuts? Pour moi, je n'en ai jamais vu.

Nous pourrions en dire autant de toutes les élections générales; et cependant nous n'avons aucune difficulté à trouver des officiers rapporteurs ou à recevoir les résultats des votations dans les municipalités ou subdivisions. Pourquoi en serait-il autrement dans le cas qui nous occupe? Il me semble que l'amendement proposé est clair et simple.

Mais voici le point où je veux particulièrement en arriver: Je crois à l'autonomie; c'est un des grands principes du parti libéral. Par conséquent, je crois que, quand bien même l'amendement de l'honorable représentant de Middleton serait trop long et trop compliqué, chaque congrégation, en vertu du principe d'autonomie locale, devrait avoir le droit de dire ce qu'elle veut et de décider comment et à quelle date la votation aura lieu.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce bill lui en donne le droit.

L'honorable M. PARDEE: Pas du tout.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il ne contient aucune restriction en ce qui concerne le mode de votation.

L'honorable M. PARDEE: Oui, il y a une restriction. Le bill ne donne pas le droit de distribuer les bulletins; de sorte que les membres qui ne sont pas présents à l'assemblée, ne peuvent pas voter. Il n'y a aucun doute sur ce point.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami vient de dire que chaque congrégation devrait avoir le droit de conduire la votation comme elle le désire.

L'honorable M. PARDEE: C'est absolument exact.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On lui accorde ce droit.

L'honorable M. PARDEE: Non.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Maintenant, mon honorable ami parle de distribuer les bulletins.

L'honorable M. PARDEE: Oui, et c'est justement l'objet que j'ai eu vue. Je veux faire comprendre à cette Chambre qu'il est juste que ceux qui ne peuvent pas être présents à une assemblée appelée à une certaine date fixe, aient le droit de voter et pour cela je dis que les bulletins devraient être distribués. J'ajoute qu'aucune congrégation ou groupe quelconque d'individus, a le droit de dire que vous n'aurez pas voix au chapitre en ce qui concerne l'avenir de votre religion, sous le prétexte que vous n'êtes pas là en personne. Ce serait commettre la plus grande injustice.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami serait-il satisfait si les bulletins étaient distribués d'abord à ceux qui sont présents à l'assemblée et si, de plus, avec le consentement de la congrégation, des bulletins étaient adressés à ceux qui sont absents?

L'honorable M. PARDEE: Certainement. En conséquence, je propose le sous-amendement suivant à l'amendement proposé:

Le vote prévu au présent article doit avoir lieu au bulletin secret en la forme et manière, et à la date,

dans le délai prévu à la présente loi, que peut arrêter la majorité de la congrégation convoquée pour en délibérer; à la condition:—

(a) Que trente jours au moins avant le dépouillement du scrutin, la personne autorisée à cet effet envoie par la poste, sous recommandation, à chaque membre de la congrégation dont l'adresse est inconnue, (premièrement) un bulletin de vote (deuxièmement) une enveloppe portant à l'extérieur l'inscription "bulletin de vote"; (troisièmement) des instructions complètes quant au mode et aux opérations du scrutin; (quatrièmement) une formule de déclaration que doit signer le votant et attestant que ce dernier a signé le bulletin renvoyé;

(b) Que chaque bulletin de vote, après avoir été marqué, soit inclus dans ladite enveloppe prévue à cette fin, et adressé par la poste, remis ou d'autre façon renvoyé à la personne ou aux personnes autorisées à le recevoir, ainsi que prévu dans les instructions émises en vertu de la clause a3 du présent article;

(c) Que la formule de déclaration prévue à la clause a4 du présent article, régulièrement signée par le votant et par les témoins de sa signature, si le désir en est exprimé dans les instructions émises, soit renvoyée avec le bulletin de vote, mais non incluse dans l'enveloppe marquée "bulletin de vote".

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur voudrait-il nous dire quelle est la différence entre son amendement et celui de l'honorable représentant de Middleton?

L'honorable M. PARDEE: Je ne mets aucune disposition en ce qui concerne le genre de bulletins employé, mais je laisse à la congrégation qui s'assemble le soin de régler elle-même cette question. Je me conforme au principe de l'autonomie locale dont je viens de parler.

L'honorable M. DANIEL: Honorables messieurs, l'amendement proposé par l'honorable représentant de Middleton (l'honorable W. B. Ross), est très long, et je suis convaincu qu'aucun membre de cette Chambre n'a pu le comprendre entièrement à la simple lecture qui en a été faite. Pour cette raison, je suis obligé d'attirer l'attention du Sénat sur le fait que tout cet amendement est contre les règlements, car il n'en a pas été donné d'avis. Je vais lire la règle 130:

Aucun amendement important ne peut être proposé à un bill d'intérêt privé, en comité général ou à la troisième lecture du Bill, à moins d'un avis préalable d'une journée.

Je comprends qu'il n'y a pas eu d'avis, et je demande à l'honorable président de nous donner sa décision sur ce point des règlements.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Comment peut-on donner avis d'un amendement à un bill qui n'a pas subi sa deuxième lecture et alors que nous ignorions qu'il serait étudié aujourd'hui en comité?

L'honorable PRESIDENT (l'honorable M. Beaubien). On me demande de décider si, d'après les règlements, l'amendement peut être discuté. La règle 130 indique clairement que si l'amendement est important, il ne peut être proposé ni en comité général, ni à la troisième lecture du bill, à moins d'un avis préalable, donné la veille. Ce point est très clair; il me reste à décider maintenant, si l'amendement est important ou s'il ne l'est pas. Tout le monde admettra, je crois, qu'il est important. Ce point étant admis et le règlement étant très explicite, je dois décider que l'amendement ne peut pas être proposé.

L'honorable W. B. ROSS: Alors je propose que le comité lève sa séance, qu'il fasse rapport sur l'état de la question et qu'il demande à siéger de nouveau.

Quelques honorables SENATEURS: Non, non.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que la motion de l'honorable sénateur ne soit pas acceptée, mais que nous examinions les autres articles du Bill ou que nous finissions d'abord l'étude de l'article 10, que nous avons commencée et si nous avons le temps de disposer du Bill tout entier, nous l'inscrirons au procès-verbal pour qu'il subisse sa troisième lecture demain ou lundi. Avis de l'amendement pourra alors être donné.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Honorables messieurs, pourquoi insister ainsi sur une telle formalité? Vous n'obtiendrez d'autre résultat que de retarder la discussion sur cette question et provoquer un autre débat. Le sujet reviendra certainement sur le tapis, car l'honorable sénateur qui a proposé l'amendement, donnera avis ce soir, qu'il le proposera de nouveau demain. Si vous pouviez faire rejeter l'amendement, il y aurait encore pour vous une certaine consolation, mais vous ne réussirez qu'à en retarder l'adoption.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Honorables messieurs, je crois que nous y gagnerons plus que cela. Mon esprit est encore lucide et j'ai encore une oreille en bon état; mais malgré tous mes efforts, je ne comprends pas la portée et le sens de ces deux amendements. Ils sont trop longs. Je ne puis me les fourrer dans la tête; et le but, en donnant un avis d'une journée, est de nous permettre de les mieux comprendre. Ce règlement a du bon; nous en avons la preuve aujourd'hui. Il y a divergence d'opinion sur un point très important et les deux partis semblent bien déterminés à ne pas céder. Nous avons, en plus de la motion principale, deux méthodes sur lesquelles cette Chambre aura à se prononcer. Il est certainement très utile que nous ayons 24 heures pour nous préparer, car il s'agit de décider un des points les plus importants du Bill tout entier. . Je n'approuve pas les restrictions en ce qui concerne la

question du vote. Je crois qu'il est parfaitement juste d'exiger un avis et mon honorable ami de St-John nous a rendu service en soulevant ce point; mais je ne suis pas de ceux qui voudraient empêcher les honorables sénateurs de donner librement et après mûre réfléxion, leur opinion sur ces amendements et sur l'article en général. Pourquoi donc, si nous voulons faire notre devoir, ne laisserions-nous pas cet article de côté pour le moment, et ne passerions-nous pas à l'étude du reste du Bill? Demain, nous aurons eu l'avis, et nous pourrons nous présenter bien cuirassés pour terminer la lutte.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable président voudrait-il me dire si l'avis pour demain, donné en comité, est conforme aux règlements ou bien, si ledit avis doit être donné au Sénat, avant que la Chambre se forme en comité?

L'honorable PRESIDENT: Je crois que l'avis est valide pour le jour qui suit immédiatement celui où il a été donné.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: C'est exact.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Même après que la Chambre s'est formée en comité?

Le très honorable sir GEO. E. FOSTER: J'ai dit 24 heures, mais je voulais dire d'une journée à l'autre.

L'honorable PRESIDENT: L'étude de l'article 10 est-elle remise à une date ultérieure?

L'honorable M. ROBERTSON: Monsieur le Président, je propose que le débat sur l'article 10 soit renvoyé à une date ultérieure, afin que le Sénat puisse discuter l'amendement sérieusement, avec justice et sans enfreindre les règlements de la Chambre. Je suis certain que tous les honorables sénateurs désirent qu'il en soit ainsi. Mais j'ajoute respectueusement que je n'approuve pas que le comité lève la séance alors que nous pouvons facilement continuer l'étude du bill et discuter les autres articles qui ne sont pas en contradiction avec l'article 10.

L'article 10 reste à l'ordre du jour.

Les articles de 11 à 17, inclusivement, sont adoptés.

L'article 28, paragraphe *a* et *b*, sont adoptés.

Article 28 (*c*) — Déclarations:

L'honorable M. REID: Je ne comprends pas ce paragraphe (*c*).

(c) Que l'Eglise-unie, en vertu de son droit et pouvoir indépendant et exclusif de légiférer relativement aux questions mentionnées au paragraphe qui précède immédiatement, a le droit de s'unir avec toute autre église ou dénomination religieuse, sans perdre son identité, aux termes qu'elle peut juger compatibles avec les principes, doctrines et standards religieux énoncés dans la Base de l'Union, ou dans l'une de ses modifications faite par le Conseil général sous le régime des dispositions de la Base de l'Union.

Je crois que ce paragraphe contient des pouvoirs trop étendus. Dans certaines provinces, il peut y avoir divergence d'opinion au sujet d'autres églises désirant joindre l'Union, et je constate que par ce paragraphe, l'Eglise-unie a le droit de s'unir avec toute autre église sans s'adresser de nouveau au Parlement. Je crois que c'est donner trop de pouvoir; les conséquences peuvent mener trop loin si un groupe d'ecclésiastiques, à une assemblée générale peuvent décider d'englober dans l'Union une autre congrégation, sans que ses membres le désirent réellement. En d'autres termes, la décision des pasteurs suffirait et la congrégation impliquée n'aurait pas le droit de prendre un vote sur la question, comme dans le cas actuel. Il n'y aurait eu aucune difficulté si un vote avait été pris il y a trois ou quatre mois, sur cette grande question d'union des églises. L'Eglise-unie peut faire la même chose avec une autre congrégation. Pour moi personnellement, peu m'importe, car l'Eglise à laquelle j'appartiens n'est pas en cause, mais je parle dans l'intérêt des minorités dans les autres congrégations qui peuvent tomber sous l'effet de ce bill.

Le très honorable sir GEO. E. FOSTER: Le bill leur donne simplement le droit de s'unir avec toute autre Eglise.

L'honorable M. REID: Oui, mais ce droit peut être exercé et différemment interprété, dans vingt, trente ou quarante ans. Il ne faut pas oublier l'avenir. J'espère ne plus jamais voir le peuple de ce pays, dans une consternation et un malaise tels que ceux où l'ont jeté l'apparition de ce bill. J'approuve les paroles de mon honorable ami le leader, lorsqu'il dit que le peuple jugera suivant les actes du Sénat. C'est pourquoi j'ai demandé, mais en vain, que le Sénat accorde à ce bill la même attention qu'il accorde aux autres bills. Au contraire on en dispose dans l'espace d'une journée. Il n'y a pas un seul honorable sénateur qui peut dire que cette Chambre a rendu justice à la minorité, dans la discussion de ce bill. Le peuple dira: "Votre honneur était en jeu; nous avions placé notre confiance en vous afin que justice nous soit rendue". Le peuple croyait que le Sénat traiterait avec justice tous les bills qui lui seraient présentés. Aucun sénateur ne peut sortir de cette Chambre et dire que la minorité a eu justice. Ce bill a été traité simplement com-

me un chiffon de papier et on en dispose à la vapeur, sans considération aucune.

L'honorable M. DANDURAND: Si mon honorable ami avait demandé que l'étude d'un article quelconque, soit remise à plus tard, je suis certain que le comité y aurait consenti sans hésitation.

L'honorable M. REID: Eh bien, je désire que l'étude de cet article soit remise à plus tard afin que nous le discutions davantage. Mais considérant la manière dont on a traité tout ce que j'ai demandé, j'ai tout lieu de croire que le Sénat va probablement adopter cet article comme il a adopté les autres. Le bill n'a même pas été lu dans cette Chambre; on s'est contenté de lire les notes en marge et on ne l'a pas présenté au Sénat comme on nous présente généralement les autres bills que nous avons à étudier. Dans l'intérêt des minorités, je désire que l'étude de cet article au moins, soit remise à une date ultérieure afin que la Chambre ait l'occasion de considérer le point que j'ai soulevé. Si le comité n'accepte pas ma proposition, alors qu'on se contente de lire les notes en marge du bill et que l'on adopte cet article comme on a adopté les autres.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami de Grenville dit qu'il n'est pas d'usage que le président du comité général lise seulement les notes en marge des bills. Je crois que l'honorable sénateur fait erreur; toutefois on a parfaitement le droit de demander la lecture du bill en entier si on le désire.

Le paragraphe (*c*) de l'article 28 du bill ,est conforme à la loi adoptée par le parlement britannique en 1921, à la requête de l'Eglise établie d'Ecosse, en vue de son union avec l'Eglise Libre unie. La loi définissait simplement les pouvoirs de l'Eglise de l'Ecosse dans le cas où elle voudrait se joindre à l'autre Eglise. Il est d'ailleurs fort possible que d'autres unions d'églises se forment par la suite, car il a été rumeur à un certain temps que d'autres organisations religieuses pourraient fort bien se joindre au mouvement d'union. Cette clause du bill a pour effet si je comprends bien, (et je crois bien comprendre), de leur en donner le pouvoir. Il définit clairement la position de l'Eglise-Unie, dans le cas où d'autres congrégations désireraient faire partie de cette Eglise. Il est vrai que toute organisation qui a des idées d'union, doit tout d'abord s'assurer que ces idées sont partagées et doit exprimer sa volonté avant que la loi puisse être appliquée. Je ne vois pas la nécessité de remettre à une date ultérieure, la discussion de cette clause, toutefois je ne m'y opposerai pas si mon honorable ami insiste.

L'honorable M. REID: Les pouvoirs sont étendus. L'étude du bill tout entier est remise à plus tard et c'est pourquoi j'ai demandé la même chose pour cette clause. Malgré cela, l'honorable sénateur veut que ce paragraphe soit maintenant adopté.

L'honorable M. ROBERTSON: Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. REID: Je propose que l'étude en soit remise à un autre jour afin de nous donner l'occasion de l'étudier plus à fond.

L'honorable M. ROBERTSON: Il n'est pas nécessaire que l'honorable sénateur présente cette motion, car on a déjà proposé que ce paragraphe soit discuté de nouveau si tel est le désir du comité. Mon honorable ami prend une attitude qui est de nature à placer ceux qui ont charge du bill, dans une mauvaise position vis-à-vis la Chambre et c'est pourquoi je m'oppose à cette motion.

Le paragraphe (*c*) de l'article 28 reste à l'ordre du jour.

L'article est adopté.

Annexe A.—La base de l'union.

L'honorable PRESIDENT: Honorables messieurs, êtes-vous d'avis que le comité lève sa séance?

L'honorable M. CASGRAIN: Il y a les annexes. L'annexe A contient la doctrine. Nous ne pouvons pas la changer, nous n'avons pas les aptitudes voulues pour cela.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Oh oui.

L'honorable M. REID: Naturellement, je ne demande pas que l'on change le dogme. Nous avons affaire à une nouvelle église dont la doctrine est établie. Je désire seulement faire remarquer que le parlement établit maintenant une doctrine à laquelle doivent se soumettre ceux qui désirent joindre la nouvelle église. Mon honorable leader dit que ce n'est pas une question religieuse, mais simplement la concession d'une charte. Je dis que sans aucun doute, nous établissons une doctrine religieuse à laquelle doit se conformer toute personne qui désire devenir membre de la nouvelle église. Dans ces conditions, n'est-ce pas une question religieuse?

Les annexes A, B et C sont adoptées.

Le comité rapporte progrès.

BILL RELATIF A LA LOI DES POSTES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 129, intitulé: Loi modifiant la Loi des Postes.

Il dit: Ce bill a pour effet de changer les prix à percevoir pour l'enregistrement des lettres et l'indemnité pour les pertes. Le paragraphe qu'il est question de modifier, se lit comme suit:

(k) établir et faire exécuter, pour les lettres à enregistrer, les règlements qu'il juge nécessaires touchant l'enregistrement ou la recommandation des lettres, et autres objets circulant par la voie de la poste soit à l'intérieur du Canada soit entre le Canada et le Royaume-Uni, une possession britannique ou un pays étranger, et le prix à percevoir pour cet enregistrement, lequel ne peut excéder dix cents pour chaque lettre ou autre objet, et indemniser de la perte de tout objet de correspondance recommandé, originaire et à destination du Canada, jusqu'à concurrence de vingt-cinq dollars pour chaque objet.

Le projet consiste à retrancher les mots: "Lequel ne peut excéder dix cents pour chaque lettre ou autre objet", et insérer les mots "et, pour une perte, une indemnité d'au plus cent dollars dans un même cas", au lieu des mots "et indemniser de la perte de tout objet de correspondance recommandé, et originaire à destination du Canada, jusqu'à concurrence de vingt-cinq dollars pour chaque objet".

Il existe déjà des dispositions dans la Loi des postes pour l'assurance des colis postaux contre une perte laquelle ne doit pas dépasser cent dollars dans un même cas. L'indemnité pour la perte d'un objet recommandé est limitée à $25, et le projet est d'augmenter cette indemnité jusqu'à $100 et de cette façon rendre uniforme dans tous les cas, la limite de l'indemnité. Ceci accorde plus de protection au public; cette protection est en grande demande, surtout parce qu'elle existe déjà relativement aux colis postaux.

L'on établira une échelle de droits à payer pour les divers montants d'indemnité.

L'honorable M. ROCHE: Honorables messieurs, je ferai remarquer à l'honorable leader de la Chambre, qu'une augmentation des droits à payer aura peut-être pour effet de diminuer le revenu. Les gens, en raison des prix élevés, éviteront l'enregistrement. A-t-on songé à cela?

Le très honorable sir GEO. E. FOSTER: C'est purement une question d'assurance. La limite d'assurance est plus élevée et les droits à payer sont augmentés en proportion.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité sous la présidence de l'honorable M. Blain, pour étudier le bill.

Rapport est fait du bill, sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

La motion est adoptée; le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL CONCERNANT LES TERRES DES RESERVES DES SAUVAGES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 191, intitulé: Loi ayant pour objet de régler certaines questions entre les gouvernements du Canada et de l'Ontario, concernant les terres des réserves des sauvages.

Il lit: Le bill a pour objet la ratification d'un traité entre le Dominion du Canada et la province d'Ontario, définissant les droits respectifs de chacune des parties touchant l'aliénation des terres des réserves sauvages de la province qui sont abandonnées par les sauvages, afin que ces terres puissent être aliénées au bénéfice de la bande. Les droits respectifs du Dominion et de la province ont été un objet de contestation dans plusieurs causes qui ont été portées jusqu'au Conseil privé, et, ainsi qu'il apparaît au traité qui forme l'annexe du bill, un règlement partiel des points contestés a été effectué en 1902 par une entente entre les avocats-conseils chargés de l'un de ces appels au nom du Dominion et de la province respectivement. Certaines autres questions, cependant, avaient été laissées de côté par cet accord, qui n'a jamais été ratifié par une loi. Il est maintenant proposé de lui donner la sanction législative et de régler par la même occasion les points restés en suspens.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose que l'on se dispense d'étudier le bill en comité et qu'il subisse maintenant sa troisième lecture. Il s'agit simplement de la ratification d'un traité.

La motion est adoptée, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL CONCERNANT L'IMMIGRATION

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 195, intitulé: Loi modifiant la loi de l'immigration.

Il dit: Ce bill comprenant un grand nombre d'amendements, je suggère qu'immédiatement après sa deuxième lecture, on se forme en comité général. Je donnerai alors les explications nécessaires au sujet des amendements.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je propose que l'on remette l'étude de ce bill à une date ultérieure. Il contient des questions qui ont été maintes fois discutées au Sénat; des dispositions sur lesquelles nous ne sommes pas d'accord et qui ont été la cause que les deux Chambres ne se sont pas entendues. Je crois qu'il est préférable de ne pas discuter ce bill aujourd'hui.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que nous nous formions en comité et si nous réussissons à adopter les autres clauses, nous aurons avancé d'autant l'étude de ce bill et le comité pourra faire rapport du progrès accompli. Je connais le paragraphe auquel mon honorable ami fait allusion; c'est le numéro 21.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'ai pas changé d'opinion depuis la dernière discussion sur ce bill; et je le considère comme étant très important. La question de l'immigration doit être considérée très sérieusement, non seulement dans cette Chambre, mais par le Parlement en général, et nous ne sommes pas assez nombreux ce soir pour attaquer un sujet aussi important, et le Sénat ne remplirait pas tout son devoir envers le public en entreprenant la discussion dans les conditions actuelles. Que le bill soit mis à l'ordre du jour pour demain; et si nous sommes alors assez nombreux, nous pourrons faire du bon travail.

L'honorable M. DANDURAND: Nous pouvons l'inscrire pour demain ou lundi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous pouvez lui faire subir sa deuxième lecture, pourvu que les honorables messieurs présents, ne se prononcent pas sur le principe du bill.

L'honorable M. DANDURAND: C'est un bill qui contient beaucoup d'amendements, par conséquent nous ne sommes pas astreints au principe du bill.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il embrasse plusieurs principes importants.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL CONCERNANT LA CITE D'OTTAWA

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 242, intitulé: Loi ayant pour objet d'autoriser un contrat entre Sa Majesté le Roi et la corporation de la cité d'Ottawa.

Il dit: Le contrat de 1920 pourvoit au paiement à la ville de $75,000 annuellement pendant une période de cinq ans, et en considération de ce paiement et d'une subvention de $150,000 à la Commission d'embellissement pour une période de dix ans, la ville accepte le dit versement annuel de $75,000 en acquit complet et libération absolue de toutes créances et réclamations de la cité contre le gouvernement du chef de l'eau fournie pour l'arrosage des rues, la protection, par la corporation, contre l'incendie des édifices et locaux possédés ou occupés par le gouvernement, et pour usage du parc Major's Hill, et des autres parcs et promenades que la Commission d'améliorations peut posséder ou entretenir.

Le gouvernement a entrepris d'entretenir et maintenir en bon état certains ponts, pavages et trottoirs, et a consenti à être assujetti aux taux pour améliorations locales. Ce contrat abroge l'exemption de l'impôt sur le revenu accordée aux fonctionnaires et serviteurs du gouvernement domiciliés à Ottawa.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est une prolongation d'un an du présent contrat, n'est-ce pas? Existe-t-il d'autres contrats entre la cité d'Ottawa et le gouvernement du Canada?

L'honorable M. CASGRAIN: On le prolonge d'une année.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le bill s'applique-t-il au contrat tout entier; service d'eau et le reste?

L'honorable M. DANDURAND: Si mon honorable ami le permet, je proposerai la deuxième lecture du bill et demain il aura les renseignements qu'il désire.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

PREFERENCE BRITANNIQUE

MOTION ET DEBAT

Le Sénat reprend son débat ajourné le 9 juillet sur la motion suivante de l'honorable M. David:

Résolu,—Que, de l'avis du Sénat, les articles de la Loi des douanes qui établissent un tarif de préférence sur les importations de la Grande-Bretagne soient abrogés jusqu'à ce que Gouvernement britannique accorde un

tarif réciproque sur les articles que la Grande-Bretagne importe du Canada ou suspendus jusqu'à l'adoption de certaines conventions.

L'honorable M. TURGEON: A cette heure tardive et après une journée aussi bien remplie, vous pouvez avoir la certitude que je ne retiendrai pas longtemps votre attention. Je dois cependant vous faire remarquer un aspect de la question, qui n'a pas été présenté au Parlement, et sur lequel la presse du Canada n'a pas suffisamment attiré l'attention du public.

Avant d'attaquer mon sujet, je désire exprimer mon très profond regret de n'être pas d'accord avec mon honorable ami des Mille Iles (l'honorable M. David), qui a proposé cette motion. Je crois être, parmi les honorables membres de cette Chambre, celui qui, comme Canadien, doit la plus forte dette de reconnaissance à l'honorable représentant des Milles Iles pour le beau travail qu'il a accompli durant sa longue carrière, tant au point de vue littéraire qu'au point de vue de l'histoire contemporaine. Sa réputation est au-dessus de tout éloge, mais je puis affirmer que personne ne l'admire plus que le représentant de Gloucester, Nouveau-Brunswick. Je lui souhaite de compléter son siècle de travail pour la plus grande gloire du Canada. Je désire également présenter mes vœux les plus sincères à un autre octogénaire, l'honorable représentant de Saint-Hyacinthe (l'honorable M. Dessaulles), qui est à la veille de commencer un deuxième siècle de travaux féconds et fort utiles. La belle apparence de ces deux honorables messieurs est une inspiration; et l'on me permettra de dire que leur présence au milieu de nous, me fait espérer le bonheur de suivre leur exemple si la Providence le permet. Après ces quelques remarques, j'espère que l'honorable représentant des Mille Iles, m'accordera la liberté (sacrée pour moi), d'exprimer mes vues sur la grande question de la préférence britannique. Je dois dire tout d'abord, qu'à l'époque où sir Wilfrid Laurier et l'honorable M. Fielding, son ministre des Finances, présentèrent la préférence britannique, ils ne demandaient et ne s'attendaient à aucune compensation en retour. Ils n'avaient en vue que les intérêts du Canada et ceux de l'empire britannique. Ils y voyaient une occasion de développer le commerce; question qui fut toujours très importante aux yeux de l'illustre sir Wilfrid Laurier et de son brillant ministre des Finances, qui aujourd'hui, jouit de la récompense due à une vie à la fois active et utile.

Sir Wilfrid Laurier n'attendait rien de la Grande-Bretagne. Nous savons qu'à l'époque où il entreprit cette politique, il ne pouvait rien espérer du gouvernement anglais, en retour des privilèges qu'il accordait à la mère patrie, car les conditions économiques là-bas, le faisaient assez prévoir. Mais si la Grande-Bretagne n'offrait rien, elle nous donnait le libre accès à ses vastes marchés, tandis que nous imposions à ses produits, des droits aussi élevés qu'à ceux des autres pays étrangers; et cependant, elle avait droit plus que tout autre pays, à une préférence. On dira peut-être qu'il eût été possible de trouver un moyen d'obtenir quelque chose en compensation. Les conditions des deux pays étaient différentes. La préférence britannique donnait au consommateur canadien, l'avantage d'obtenir à meilleurs prix, les articles que l'Angleterre pouvait lui fournir et qu'il aurait été obligé, très souvent, d'acheter ailleurs.

On a dit que, sur les derniers temps de sa vie, sir Wilfrid Laurier avait regretté de n'avoir rien obtenu en retour. Il est possible qu'il confiait à d'autres des secrets qu'il ne me dévoilait pas; mais si j'en juge par ses paroles en différentes occasions, je dois conclure qu'il a donné le tarif préférentiel librement, dans l'intérêt du Canada d'abord, et ensuite dans l'intérêt de la Grande-Bretagne.

En envisageant la question sous un autre aspect, nous trouvons qu'après tout, la Grande-Bretagne a donné quelque chose en retour. Ses marchés étaient ouverts au monde entier, et en imposant des droits sur les marchandises venant des autres pays, je dis qu'elle nous accordait un privilège qui n'était pas à dédaigner. Aujourd'hui, les conditions sont bien différentes, et lorsque nous demandons à la Grande-Bretagne d'accorder la compensation que le peuple du Canada demande, nous constatons qu'elle est dans une position impossible, et qu'elle ne peut pas imposer un droit sur les nécessités de la vie de son peuple. Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne les vivres sur lesquels il faudrait placer une taxe, si l'on accordait au Canada, une préférence quelconque.

Lorsque sir Wilfrid Laurier accorda la préférence à la Grande-Bretagne, il l'offrit également aux autres nations du monde, afin de fournir au Canada l'occasion d'étendre son commerce. Cette occasion, notre pays en a besoin aujourd'hui, bien plus que du tarif ou de tout autre chose. Ce n'est que par le développement de son commerce à l'étranger, que le Canada, avec ses immenses ressources répandues sur un territoire de plus de 3,000 milles, peut espérer atteindre la prospérité et occuper une place importante dans le monde. Les ressources de notre pays sont illimitées: elles s'étendent de l'Atlantique au Pacifique; nous avons aussi les ressources de la mer; mais nous ne pouvons espérer tirer avantage

de toutes nos richesses, à moins que nous puissions étendre notre commerce à l'étranger. C'était l'idée que sir Wilfrid Laurier avait en vue lorsqu'il offrit la préférence britannique à tout pays qui voulait accepter les conditions offertes à la Grande-Bretagne.

Il est vrai qu'à une Conférence des Premiers ministres et représentants des différents Dominions, tenue en Angleterre l'année dernière, des résolutions furent adoptées, accordant au Canada, une certaine préférence en retour des privilèges accordés à la mère-patrie. Mais notre premier ministre, le très honorable Mackenzie King,—et je le dis avec joie et admiration,—a pris la même attitude que sir Wilfrid Laurier avait prise, et a dit que les concessions offertes, ne pouvaient être acceptées qu'en autant qu'elles n'étaient pas au détriment du peuple de la Grande-Bretagne. J'ai lu dans les débats qui ont eu lieu récemment à la Chambre des Communes en Angleterre, un exposé, par sir John Simon, qui est une grande autorité en Angleterre. Qu'a-t-il dit? Dans une dépêche de la Presse associée, datée de Londres, le 17 juin dernier, je lis ce qui suit:

Sir John Simon, parlant au nom des libres-échangistes libéraux a maintenu que le système de préférence tel que pratiqué dans les Dominions, était tout à fait différent de celui que l'on demandait maintenant à la Grande-Bretagne d'adopter. "Nous n'imposons pas de taxes d'importation, sauf pour le revenu", dit-il "tandis que les Dominions adoptent un haut tarif de protection comme base du trésor public". La préférence, accordée par les Dominions, dit-il, a pour objet de diminuer les dépenses de leurs propres consommateurs, tandis que celle de la Grande-Bretagne tend à augmenter les charges de ses consommateurs.

Les taxes sur les aliments sont les plus inadmissibles de toutes; il était heureux de constater que le ministre des Finances, en Angleterre, faisait tous ses efforts pour les faire disparaître. Parler de préférence sans les taxes sur les aliments, c'est tourner autour de la question. La politique anti-dominioniste n'existe pas mais un mode obstructif de préférence impériale soulèverait immédiatement cette question: "Qu'obtiendrons-nous en retour de ce que nous accordons aux autres?

Cette déclaration, surtout de la bouche d'un homme tel que sir John Simon, montre clairement le sentiment de la Grande-Bretagne et son ardent désir de faire tout ce qui est possible dans l'intérêt du Canada et des autres Dominions de l'Empire britannique Cela prouve aussi aux nations du monde que la Grande-Bretagne doit souffrir elle-même des privilèges qu'elle accorde au Canada. Nous ne sommes pas en position de dire que nous devons obtenir compensation pour les avantages que nous lui donnons en ce pays.

Si je n'approuve pas ce qu'on est convenu d'appeler "la protection", il ne s'ensuit pas que je sois contre les industries canadiennes qui nous sont nécessaires; et si les industriels ont exprimé leur mécontentement parce que le gouvernement britannique refusait une politique de réciprocité, je dois dire qu'ils n'étaient pas unanimes dans cette condamnation. Dernièrement, un Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire britannique a été tenu à Londres. D'après une dépêche en date du 4 juillet, H. B. Mackenzie, Président de la Chambre de Commerce de Montréal, (l'honorable représentant de Stadacona, l'honorable L. C. Webster, connait très bien ce monsieur), était présent. La résolution suivante fut adoptée par les représentants des Dominions:

Ce congrès, consigne avec regret la décision de la Chambre des communes anglaise, de ne pas ratifier la résolution de préférence commerciale adoptée par la Conférence impériale.

La dépêche contient ensuite les lignes suivantes:

H. B. Mackenzie, président de la Chambre de commerce de Montréal, discutant la résolution, dit que le Canada, tout en désirant vivement le développement du commerce avec l'empire britannique, ne désirait pas critiquer les décisions du peuple et du parlement de la Grande-Bretagne au sujet des questions de tarif touchant leurs propres intérêts.

La résolution fut adoptée malgré l'opposition, mais le mouvement des Canadiens a été très bien reçu ici.

Afin de prendre le moins de temps possible, j'arrive immédiatement à ce que l'on peut appeler l'effet de la préférence britannique au point de vue du Canada. J'ai cette question à cœur, et je la crois essentielle à la prospérité de notre pays. Le grand problème aujourd'hui, est celui du transport. Jusqu'à ce que nous ayons réglé cette question de transport par terre et par eau, il ne faut pas espérer que le pays prospérera et je dis que la préférence britannique est la base sur laquelle repose cette question. Il faut expédier par mer, et particulièrement sur les marchés britanniques, notre blé et autres produits du sol, ainsi que les produits de nos industries. Nous avons tous les chemins de fer dont nous avons besoin.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous en avons certainement assez.

L'honorable M. TURGEON: Mais, comme Canadiens, nous ne les avons pas utilisés comme nous aurions dû le faire. Nous les avons négligés et nous avons fait nos expéditions par voie des Etats-Unis au lieu de nous servir de nos ports canadiens, et nos importations sont aussi arrivées par les ports des Etats-Unis au lieu de venir par nos ports canadiens. Par ports canadiens, j'entends Montréal et Québec, sur le Saint-Laurent; Halifax et St-John sur l'Atlantique; Vancouver, New-Westminster et Prince-Rupert sur le Pacifique. Je dis que nous ne pouvons pas espérer obtenir le commerce auquel nous avons

droit, à moins que nous fassions nos expéditions par nos routes et nos ports canadiens, et que nos vaisseaux ou ceux de l'Angleterre soient employés pour apporter les produits dont nous avons besoin. Je me souviens d'avoir lu, il y a deux ou trois ans, un discours prononcé au Sénat, (dont je ne faisais pas encore partie), par l'honorable représentant de Moose Jaw, (l'honorable M. Willoughby), qui est lui-même exportateur de grain. Il regrettait que les chemins de fer canadiens ne soient pas employés comme ils devraient l'être, mais il ajoutait, qu'il était nécessaire de se servir d'autres routes parce que le commerce de nos ports n'était pas assez fort pour avoir une cargaison de retour. Il déclarait que pour son intérêt personnel, il était obligé d'expédier par les ports américains parce que les navires des Etats-Unis avaient toujours des chargements pour le retour, ce qui est essentiel dans le transport par eau. Par conséquent, nous devons voir à ce que nos ports et nos chemins de fer aient les mêmes avantages, surtout en ce qui concerne le commerce d'importation. La position désavantageuse que nous occupons est due au fait que nous avons négligé cette importation. Il est avantageux, non seulement pour les chemins de fer, mais aussi pour le consommateur, que nous fassions nos expéditions par les lignes canadiennes; que ce soit le Canadien-National ou le Pacifique-Canadien; et si nous employons nos ports canadiens, nous facilitons l'importation par ces mêmes ports, ce qui nous permettra d'obtenir des taux de transport moins élevés. Ces taux ne peuvent pas être réduits à la simple demande d'un expéditeur ou d'un consommateur irrité, mais seulement par une augmentation de trafic sur nos chemins de fer. Par conséquent servons-nous de nos chemins de fer le plus possible, et bientôt, nous serons en mesure d'obtenir des taux mois élevés, tant sur les voies ferrées que sur l'océan; car les taux de fret sur l'océan, attirent aussi l'attention des expéditeurs, surtout des expéditeurs de grain et de bestiaux. Les conditions ont changé dans les provinces de l'Ouest qui produisent le blé. Des coopératives se sont formées pour la vente en commun du blé, et je leur souhaite du succès. Celle de l'Alberta, dont font partie la majorité des cultivateurs de la Saskatchewan, se servira probablement du port de Vancouver. La plus grande partie du blé de la Saskatchewan et celui du Manitoba, seront expédiés par l'est. Dans le passé, l'achat et l'expédition du blé ont été souvent réglés par les Américains. Maintenant, l'expédition de notre blé, particulièrement celui de l'Alberta et de la Saskatchewan, sera, en grande partie, entre les mains des producteurs Canadiens. Ce sont les fermiers eux-mêmes, par l'entremise des hommes placés en charge, qui décideront de la route à employer pour les exportations de grain et nous avons raison de croire que leur patriotisme leur dictera de choisir les voies canadiennes. Et ce sera leur propre intérêt. Dès que nous aurons établi un commerce suffisant dans nos ports canadiens, nous aurons assez de vaisseaux pour rapporter nos produits importés. Actuellement on demande à grands cris la réduction des taux de transport des bestiaux. Je crois que le ministre du Commerce et de l'Industrie va se rendre en Europe (s'il n'est pas déjà parti), dans le but de conclure des arrangements avec les armateurs en Grande-Bretagne pour le transport du bétail canadien au taux le plus avantageux possible. Si le ministre du Commerce et de l'Industrie peut leur dire que toutes les expéditions de bétail et de grain canadiens se feront par les ports canadiens, il lui sera facile d'obtenir des taux raisonnables, car les armateurs de la Grande-Bretagne seront certains d'obtenir une cargaison suffisante pour le retour. Lorsqu'un de ces armateurs est obligé d'envoyer un de ses vaisseaux lège à Montréal, Québec ou Halifax, pour y prendre une cargaison, il doit se rembourser de ses frais en les ajoutant au taux de transport de la cargaison qu'il va chercher. Mais s'il apporte au Canada une cargaison ou une partie de cargaison, c'est autant de frais que l'expéditeur canadien n'aura pas à rembourser et qui seront déduits sur le transport de son bétail ou autres produits du Canada.

Nous savons que sir Wilfrid Laurier voulait que la préférence britannique soit limitée aux marchandises arrivant par les ports canadiens, dès que le Transcontinental serait terminé. Malheureusement, son désir n'a été réalisé que tout récemment. L'année dernière, afin d'encourager le commerce aux ports canadiens, on leur accorda le bénéfice d'un 10 pour 100 d'escompte sur la préférence britannique. Je sais que ce mouvement a déjà donné de bons résultats. Les journaux d'Halifax ont déclaré tout dernièrement qu'ils avaient constaté une augmentation du commerce dans leur port. Mais je dis que ce n'est pas suffisant; et j'attirerai l'attention de l'honorable leader de cette Chambre sur la résolution de sir Wilfrid Laurier, qui voulait limiter la préférence britannique aux marchandises importées par les ports canadiens. J'espère que l'honorable leader songera sérieusement à ma recommandation et j'ajouterai même, que je lui demande de la soumettre au premier ministre et à ses honorables collègues du cabinet. Suivant moi, la préférence britannique devrait être limitée aux marchandises importées par les ports canadiens.

L'honorable M. DANDURAND: La préférence britannique?

L'honorable M. TURGEON: Oui, la préférence britannique. Aucune préférence ne devrait être accordée, à moins que les marchandises soient expédiées par une route canadienne. C'était le désir exprimé par sir Wilfrid Laurier.

L'honorable M. DANDURAND: Ce principe est contenu dans la dernière préférence.

L'honorable M. TURGEON: Oui, mais ce n'est pas suffisant pour amener des résultats. Nos ports sont excellents, hiver comme été, et celui qui entre tous bénéficierait le plus de cette restriction sur les importations venant de la Grande-Breagne, serait le port de Montréal, où se fait notre commerce le plus important d'exportation pendant sept mois de l'année, lorsque les ports de l'Atlantique ne sont utilisés que quatre ou cinq mois par an. Le port de Québec en bénéficierait aussi, et il y aurait une augmentation de trafic sur le Transcontinental, qui est la route la plus courte entre Québec et Winnipeg. Je recommande ce point à l'attention du peuple canadien et j'espère que mon honorable ami le leader du gouvernement communiquera ce message au premier ministre et aux honorables membres du cabinet.

Avant de terminer, je veux dire un mot du splendide discours de mon honorable ami de Stadacona (l'honorable M. Webster). J'admire beaucoup cet honorable collègue, bien que je ne puisse accepter sa doctrine en tous points. Son discours était certainement un argument très fort en faveur de la protection, mais il me permettra de différer d'opinion avec lui.

L'honorable M. WEBSTER: Certainement.

L'honorable M. TURGEON: Je n'entrerai pas dans tous les détails, mais je désire citer la déclaration d'une personne dont il respecte l'autorité. Cette citation répond au discours de l'honorable sénateur sur la préférence britannique. Je veux parler de M. G. E. Leighton, président de l'Association des manufacturiers britanniques. Je citerai ses chiffres, afin qu'on puisse les comparer avec ceux qu'a fournis mon honorable ami de Stadacona. Les lignes suivantes sont tirées d'une lettre adressée par M. Leighton à la presse:

...son association comprend très bien, qu'une telle préférence, au lieu d'être préjudiciable à l'industrie canadienne, comme le déclarait le sénateur Webster, est au contraire d'un grand avantage pour le Canada en général. Admettant que les salaires sont moins élevés dans le Royaume-Uni qu'au Canada, M. Leighton fait remarquer que les différences de prix dans les deux pays rend la différence moins sensible qu'on se l'imaginait. Il déclare qu'en 1923 le Canada a importé du Royaume-Uni pour $37,000,000 de lainages, mais il ajoute que sur ce montant, il y avait pour $11,000,000 de matériaux bruts, et $19,000,000 d'étoffes de laine qui sont des "matériaux bruts pour la confection des habits". L'abolition du tarif sur ces marchandises, dit M. Leighton, ferait du tort aux industries qui les emploient. Quant aux industries canadiennes de lainages, il déclare que la valeur de leurs produits a augmenté depuis 1921, de $22,000,000 à $29,000,000 et que le nombre des employés a augmenté de 6,572 à 8,049. Il en conclut que cette industrie est loin d'être languissante.

En ce qui concerne les chaussures et bottines, le sénateur déclare que soixante-dix manufactures canadiennes ont été anéanties dernièrement. M. Leighton dit que ce résultat n'est pas dû aux importations de la Grande-Bretagne. En 1914, la valeur des importations du Royaume-Uni pour bottes et chaussures, était de $660,065; en 1923, $415,504, et en 1924, $712,942. Les importations des Etats-Unis, pendant les trois années plus haut citées, se chiffraient respectivement à $3,652,672; $797,444 et $789,942; quand le produit canadien était évalué, en 1923, à $45,000,000 approximativement. Les importations britanniques de bottes et chaussures n'ont par conséquent atteint leur valeur d'avant-guerre, qu'en 1924.

M. Leighton conclut: "Gardez la préférence britannique,—elle vaut des millions de dollars au Canada, chaque année.

Ces chiffres sont fournis par un manufacturier britannique, et je les cite afin de montrer, comme je le disais en commençant, que bon nombre de ces importations nous seraient venus des Etats-Unis ou d'ailleurs, si elles n'étaient pas venues de la Grande-Bretagne. Quant aux produits bruts, le nouveau tarif adopté à la présente session, leur donne entrée libre; que le produit soit destiné à l'exportation ou au marché canadien.

L'honorable L. C. WEBSTER: Mon honorable ami a-t-il pris connaissance d'une autre déclaration, contredisant les données de M. Leighton?

L'honorable M. TURGEON: Je dois admettre que je ne l'ai pas vue. Le manufacturier obtient ses matériaux bruts sans payer de taxe. La réduction n'est que de un pour cent, mais elle représente deux ou trois pour cent, en raison de l'intérêt sur l'argent déposé et les frais de collection. Les quelques avantages perdus par le manufacturier ont été comparativement remplacés par l'admission libre des produits bruts.

Mon honorable ami dit que les tarifs doivent être combattus par les tarifs. Mais en somme, les tarifs n'offrent de bénéfices qu'aux individus ou corporations qui en profitent.

Nos manufacturiers, ceux que j'appellerai les ultra protectionnistes, ne veulent pas d'un tarif qui leur est imposé par un autre pays; ils jettent les hauts cris et demandent un contre-tarif; ils veulent élever un mur contre un autre mur et l'élever toujours plus haut. C'est la doctrine des ultra protectionnistes, mais ce n'est certainement là du patriotisme, ce n'est pas l'esprit qui doit animer les citoyens

d'un pays envers ceux d'un autre pays. Une politique de ce genre ne ramènera certainement jamais la paix parmi les nations.

Les protectionnistes disent aux autres pays: "Si vous élevez le tarif, nous élèverons aussi le nôtre". Cette méthode ne s'accorde pas avec l'idéal de la Ligue des Nations, et je regrette que mon honorable ami d'Ottawa, (le très honorable sir Geo. E. Foster), qui est un si chaud partisan de la Ligue, approuve cette doctrine et semble croire qu'elle s'accorde avec la doctrine de pacification des nations et qu'elle tend à amener leur coopération complète. Suivant moi, nous devons traiter les autres nations, comme nous voudrions être traités nous-mêmes. Le Nationalisme, c'est bien, mais ce n'est pas suffisant. Si nous voulons avoir la paix et la prospérité dans le monde il faut avoir l'internationalisme. Par conséquent, je dis que cette doctrine est fausse et elle est plus dangereuse aujourd'hui qu'autrefois. En même temps, mon très honorable ami admire le commerce préférentiel avec la Grande-Bretagne; il en admire les arrangements et ne veut pas le voir disparaître. Et il ajoute que les conditions actuelles en Angleterre ne permettent pas que l'on exige des privilèges en retour.

J'espère que le Canada conservera toujours avec l'Empire britannique des relations cordiales et fraternelles. La Grande-Bretagne n'a pas atteint la position importante qu'elle a gagnée au cours des cinquante dernières années, en établissant des tarifs élevés contre les autres nations, mais plutôt en adoptant une politique commerciale généreuse. Les principes du libre-échange et de l'accès à ses marchés lui ont permis de conserver son titre de maîtresse des mers. Sans cette politique de la Grande-Bretagne, nous n'aurions pas été victorieux dans la grande guerre, et nous, Canadiens, serions aujourd'hui les humbles sujets de l'empereur d'Allemagne. Je crois que le changement des vieilles méthodes économiques de la Grande-Bretagne est un effet de la Providence. Elle a permis qu'il en soit ainsi afin que l'Angleterre puisse exercer une puissante influence sur les autres nations dans l'accomplissement d'une paix mondiale. Je vois que mon très honorable ami est devenu lui-même idéaliste; beaucoup plus même que ceux qu'il appelait les Tories. De plus, je remarque qu'il a un fort penchant internationaliste, comme le prouvent les paroles qu'il prononça il y a un mois, à Buffalo, où il avait été invité à une assemblée de la "National Credit Men's Association".

Voici ce qu'il disait:

Nous arrivons rapidement au point où l'internationalisme sera absolument nécessaire à la solution des problèmes qui intéressent le commerce mondial. Il faut être idéaliste et opportuniste et ne pas oublier qu'il ne faut pas séparer les affaires de l'humanitarisme. Quelle que soit votre situation dans la vie, avocat, docteur ou commerçant, soyez avant tout un être humain, avec des sentiments humains. Le commerce n'est pas une fin, mais le moyen d'arriver à une fin.

J'admire ces paroles et j'espère que ce très honorable monsieur les mettra en pratique au Canada; qu'il les répandra par tout le pays et même aux Etats-Unis.

Je désire par-dessus tout attirer l'attention de cette Chambre, du pays et de la presse du Canada, sur la nécessité d'employer nos chemins de fer et de développer notre commerce d'importation et d'exportation. Je crois que la préférence britannique est la fondation sur laquelle repose la solution du problème du transport, qui est pour nous de la plus haute importance et du plus grand intérêt. Avec ces quelques remarques, je terminerai en remerciant les honorables sénateurs qui ont bien voulu m'accorder leur attention, malgré l'heure avancée.

Sur motion de l'honorable M. Beaubien, le débat est ajourné.

BILL CONCERNANT LES PECHERIES

PREMIERE LECTURE

Bill 66, intitulé: Loi modifiant la Loi des pêcheries, 1914.—L'honorable M. Dandurand.

BILL CONCERNANT CERTAINES CONVENTIONS DE LA MARINE MARCHANDE.

PREMIERE LECTURE

Bill 216, intitulé: Loi modifiant la Loi de la marine marchande au Canada, afin de rendre exécutoires certains projets de convention adoptés par la Conférence internationale du Travail de la Société des Nations.—L'honorable M. Dandurand.

BILL CONCERNANT LES DOUANES

PREMIERE LECTURE

Bill 236, intitulé: Loi modifiant la Loi des Douanes.—L'honorable M. Dandurand.

BILL CONCERNANT LE TRAITE COMMERCIAL AVEC LA FINLANDE

PREMIERE LECTURE

Bill 239, intitulé: Loi concernant le commerce entre le Canada et la Finlande.—L'honorable M. Dandurand.

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

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du vendredi, 11 juillet 1924.

Prières et affaires de routine.

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS. BILL CONCERNANT LES EMBRANCHEMENTS

QUESTION DE PRIVILEGE

A l'ordre du jour:

L'honorable GEO. H. BRADBURY: Je désire attirer votre attention sur un article éditorial qui a été publié dans la *Winnipeg Free Press*. Généralement, je n'attache que peu d'importance aux articles de ce genre, mais dans certains cas, l'injustice est si flagrante, qu'il est absolument nécessaire de la relever. L'article en question, a trait au bill des embranchements; il a pour titre: "The Record", et comme il est très court, je me permettrai de vous le lire.

Parmi les sénateurs des provinces des prairies, ceux dont les noms suivent ont voté pour le Bill des embranchements: Calder, De Veber, Harmer, Laird, Ross et Watson.

Ceux dont les noms suivent, ont voté contre le Bill, suivant sans aucun doute, l'exemple de leur leader, sir James Lougheed: McMeans, Sharpe, Bradbury et Michener.

Cette déclaration est absolument fausse...

L'honorable M. McMEANS: Cela a peu d'importance.

L'honorable M. BRADBURY: ...car environ dix-huit de ces bills furent adoptés par le Sénat sans qu'il soit nécessaire d'aller aux voix.

Les sénateurs Schaffner et Griesbach ont voté pour en certains cas et contre en d'autres cas.

La majorité contre les embranchements a varié de 34 à 47; elle était composée de conservateurs et de quelques libéraux. Les quatre libéraux, (tous de Montréal), qui ont participé au rejet du Bill concernant l'embranchement de Turtleford sont: Boyer, Casgrain, David et Wilson. Le sénateur Béique, aussi de Montréal, a supporté, par son discours, sir James Lougheed, mais il n'a pas voté.

Les résultats des votes prouvent que le rejet de ces bills des embranchements, est dû à une combinaison des sénateurs conservateurs avec les sénateurs libéraux de Montréal.

Combinaison funeste.

On remarquera que parmi les conservateurs endurcis qui ont suivi fidèlement les traces de leur dieu, sir James Lougheed et voté à son exemple, trois représentent la province du Manitoba. Ce sont les honorables messieurs: McMeans, Bradbury et Sharpe.

Cet article éditorial est absolument injuste et faux. Dix-huit de ces bills ont été adoptés par le Sénat.

L'hon. M. TURGEON.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur ne croit-il pas que ce journal, par son article éditorial, lui a fait de la propagande par tout le pays?

L'honorable M. BRADBURY: Ce journal est supposé publier les faits et c'est pourquoi je n'approuve pas sa critique. Son devoir est de faire connaître la vérité au public du Manitoba et des autres provinces de l'ouest et je proteste contre la manière dont il publie les débats qui ont eu lieu dans cette Chambre. L'article tout entier est un tissu de faux rapports et il ne convient pas à la *Winnipeg Free Press* de diffamer ainsi les honorables membres de cette Chambre ou de toute autre Chambre du Parlement, et de présenter ainsi la situation des chemins de fer au Canada.

Lorsque la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc fut proposée, ce journal fit tous ses efforts pour cacher la vérité aux électeurs et leur faire accepter ce que le gouvernement du jour proposait et qui devait imposer au pays, ce qui constitue aujourd'hui la plus forte partie de la dette nationale. Ce journal est, plus que tout autre, responsable de la situation actuelle de nos chemins de fer, et il ne lui convient pas de critiquer les honorables sénateurs qui essayent de remplir leurs devoirs honnêtement.

Je prétends que les vrais amis des Chemins de fer nationaux canadiens, sont ceux qui aujourd'hui, examinent et discutent attentivement les dépenses qu'entraîne cette grande entreprise. Si le Sénat n'avait pas accordé autant d'attention à l'étude de ces 26 bills, prenant en considération notre dette actuelle et les futures obligations de ce pays, il aurait manqué à son devoir envers ceux qu'ils représentent. Il est grand temps que le peuple comprenne que la construction de tout embranchement est une dette additionnelle pour le pays. Personne ne doit nier qu'il est très important de s'assurer si ces embranchements seront par la suite une source de revenus ou simplement de dépenses. Je me contenterai d'affirmer qu'il est absolument injuste de dire que j'ai voté contre tous les bills d'embranchements. Les faits sont visibles et ils prouvent, au contraire, que j'ai approuvé tous ces bills, sauf deux, et que j'ai voté pour l'adoption de certains bills que mes propres amis n'approuvaient pas.

L'honorable M. McMEANS: Honorables messieurs, puisque mon nom a été mentionné, il est peut-être convenable que je dise quelques mots. Je ne suis pas aussi susceptible que mon honorable ami. Je dois avouer toutefois qu'il a péché doublement puisqu'il a voté contre deux de ces bills alors que j'ai voté contre un seul.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Alors vous n'avez que ce que vous méritez.

L'honorable M. McMEANS: Peut-être, mais en tous cas, mon honorable ami aurait tort de se formaliser, car je suis d'avis qu'un article abusif, écrit par la *Free Press* est un certificat de bonne réputation pour quiconque en est l'objectif.

Je n'ai pas la prétention de dire que j'ai eu beaucoup de succès dans la vie publique, mais je puis attribuer le peu de succès que j'ai eu au fait que j'ai toujours eu la *Free Press* contre moi. Si ce journal avait dit la vérité en cette occasion, j'aurais été encore plus surpris que mon honorable ami peut l'être aujourd'hui. Je ne crois pas utile d'en dire davantage, mais mon honorable ami de Manitou (l'honorable M. Sharpe), dont le nom a aussi été mentionné, peut avoir quelque chose à dire.

L'honorable M. SHARPE: J'approuve tout ce qui vient d'être dit.

CANALISATION DU FLEUVE SAINT-LAURENT

FIN DU DEBAT

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat ajourné le 19 juin sur la motion de l'honorable M. Reid:

Résolu,—Que, de l'avis du Sénat, il est dans l'intérêt public que le Gouvernement du Canada entame immédiatement des négociations avec le Gouvernement des Etats-Unis en vue du développement du fleuve Saint-Laurent, afin de procurer des facilités pour transporter nos produits aux ports océaniques, au plus faible coût possible.

L'honorable W. H. BENNETT: Honorables messieurs, mes remarques sur cette question, seront très courtes, car mon honorable ami de De Lanaudière, (l'honorable M. Casgrain), a fait l'année dernière dans cette Chambre, un discours défavorable sur la proposition de creuser les canaux du Saint-Laurent, et personne n'a encore répondu à ce discours. Veuillez donc accepter l'approche de la prorogation comme une excuse que j'invoque pour m'abstenir de discuter cette question et de répondre en détail aux arguments de l'honorable représentant de Grenville, (l'honorable M. Reid). Je comprends que le gouvernement se prépare actuellement à faire une enquête sérieuse afin de s'assurer s'il est judicieux d'entreprendre une telle opération. En raison de l'énorme dette publique qui nous écrase aujourd'hui, je crois que nous n'avons pas à craindre que ces travaux soient entrepris d'ici à plusieurs années. Il ne faut certainement pas négliger l'étude du développement de la force hydraulique dans l'Est de la province d'Ontario, et personnellement, si les conditions le permettent, je serais heureux de voir quelques travaux exécutés dans cette direction.

Je répète que je n'ai pas l'intention de faire de longues remarques aujourd'hui, mais j'attendrai pour ce faire, que le gouvernement nous fasse, peut-être à la prochaine session, une proposition quelconque.

La motion est retirée.

BILL CONCERNANT LA VILLE D'OTTAWA

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le Bill 242, intitulé: Loi ayant pour objet d'autoriser un contrat entre Sa Majesté le Roi et la Corporation de la cité d'Ottawa.

L'honorable M. Bennett au fauteuil.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand, le Bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL CONCERNANT LES PECHERIES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. Dandurand propose la deuxième lecture du Bill 66, intitulé: Loi modifiant la Loi des Pêcheries, 1914. Il dit: l'alinéa (*a*) du paragraphe 2 de l'article 18 se lit comme suit:

2. (a) Le droit annuel pour le permis d'un établissement de conserves de saumon est fixé à cinq cents dollars, plus quatre cents pour chaque caisse de quarante-huit boîtes d'une livre, ou l'équivalent de cette quantité, de saumon sockeye, et trois cents pour chaque caisse de quarante-huit boîtes d'une livre, ou l'équivalent de cette quantité, de toute autre espèce de saumon, y compris le saumon dit "Tête d'Acier" (*salmo rivularis*) mis en conserve dans cette fabrique pendant tout le temps où le permis reste en vigueur. Les dits cinq cents dollars doivent être payés avant l'émission du permis, et le reste du droit de permis doit être payé selon que, par règlement, le Ministre peut, de temps à autre, prescrire.

Cette disposition, qui a été adoptée, faisait partie du programme par lequel les droits annuels pour les permis devaient être diminués considérablement et certains territoires donnés aux détenteurs de ces permis.

Ces détenteurs furent changés, mais le programme projeté n'ayant pas été adopté, ils eurent à payer des montants déraisonnables. Il est question d'abroger cette disposition et de la remplacer par la suivante:

(2) (a) Le droit annuel pour le permis d'une conserverie de saumon est fixé à vingt dollars, plus quatre cents pour chaque caisse de quarante-huit boîtes d'une livre ou l'équivalent de cette quantité, de saumon

sockeye, et trois cents pour chaque caisse de quarante-huit boîtes d'une livre, ou l'équivalent de cette quantité, de toute autre espèce de saumon, y compris le saumon dit "Tête d'Acier" (*salmo rivularis*) mis en conserve dans cette fabrique pendant que le permis reste en vigueur. Lesdits vingt dollars doivent être versés avant l'émission du permis, et le reste du droit de permis doit être payé selon que, par règlement, le Ministre peut, de temps à autre, prescrire.

Je propose par conséquent la deuxième lecture du bill.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL CONCERNANT LA CONVENTION AU SUJET DE LA MARINE MARCHANDE.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du Bill 216, intitulé: Loi modifiant la Loi de la marine marchande au Canada, afin de rendre exécutoires certains projets de convention adoptés par la Conférence internationale du Travail de la Société des Nations. Il dit: Ce bill a pour objet de rendre exécutoires au Canada les propositions contenues dans quatre projets de convention de la Conférence internationale du Travail (Société des Nations), relatifs aux conditions d'emploi des marins. Les quatre projets de convention dont il est fait mention sont les suivants:

Age minimum d'admission des enfants au travail à bord des bateaux.

Ce projet de convention a pour objet d'interdire l'emploi des enfants âgés de moins de quatorze ans sur des navires effectuant une navigation maritime.

Indemnité de chômage en cas de perte ou de naufrage.

Ce projet de convention a pour objet de prescrire que dans le cas de perte ou de naufrage des navires effectuant une navigation maritime, les marins employés sur ces navires continuent de recevoir de leurs patrons le paiement au taux régulier de leurs gages pendant toute période de chômage qui peut résulter de cette perte ou de ce naufrage, ladite période ne devant pas dépasser deux mois.

Age minimum d'admission au travail des jeunes gens, en qualité de soutiers ou chauffeurs.

Ce projet de convention a pour objet d'interdire l'emploi des jeunes gens âgés de moins de 18 ans comme soutiers ou chauffeurs sur les vaisseaux effectuant une navigation maritime.

Examen médical obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des bateaux

En vertu de ce projet de convention, l'emploi de tout enfant ou adolescent âgé de moins de dix-huit ans sur des navires effectuant une navigation maritime, autres que des navires sur lesquels seuls les membres d'une même famille sont employés, doit se faire à la condition qu'un certificat médical soit produit attestant l'aptitude à ce travail et signé par un médecin que doit approuver l'autorité compétente; il est prescrit de plus que l'emploi continu sur mer de ces personnes doit être subordonné à la répétition de l'examen médical à des intervalles d'au plus une année.

Je propose donc la deuxième lecture du Bill.

La motion est adoptée et le Bill est lu pour la deuxième fois.

BILL CONCERNANT LES DOUANES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du Bill 236, intitulé: Loi modifiant la Loi des Douanes. Il dit:

L'objet de ce projet de loi est d'accorder une période de quatorze jours, à compter de la date de l'entrée ou de l'arrivée des articles fragiles, au cours de laquelle doit être faite la demande de déduction pour cause de dommages. Il a été constaté que la période de trois jours, qu'accorde la disposition actuelle pour permettre l'examen et l'évaluation des dommages, est de trop courte durée.

La motion est adoptée et le Bill est lu pour la deuxième fois.

BILL CONCERNANT L'EGLISE-UNIE DU CANADA

QUESTION DE PRIVILEGE

Sur la question d'ajournement du Sénat.

L'honorable G. D. ROBERTSON: Avant que le Sénat s'ajourne, je demande qu'on m'accorde le privilège de dire un mot sur une question toute personnelle. Environ quinze minutes avant l'ouverture de la séance cet après-midi, un honorable sénateur vint à ma chambre et me montra une note écrite au clavigraphe et qui, paraît-il avait circulé parmi un certain nombre de mes honorables collègues. Depuis, j'ai appris qu'en certains endroits, on était sous l'impression que je connaissais l'existence de cette note qui a circulé et qui a trait à la question que nous discussions hier. Suivant moi, cette note, écrite au clavigraphe, est absolument condamnable et nous devons en regretter l'existence; c'est là, j'en suis convaincu, le sentiment de tous les honorables sénateurs. Elle se lit comme suit:

Voyez comment les catholiques romains, comme Lynch-Staunton et Donnelly se prononcent contre

l'Union. Ils suivent le mot d'ordre. Vous connaissez l'opinion de l'Ouest sur cette question. Ne pourriez-vous pas dire un mot pour contrebalancer l'influence du discours de Gillis?

Cette note ne porte ni adresse, ni signature. Honorables messieurs, je désire affirmer que moi personnellement, et ceux qui ont présenté le Bill en question, n'avons pris aucune part à la rédaction et à l'envoi de cette note et que nous condamnons absolument ce procédé et celui qui en est l'auteur.

Je respecte hautement les vues des honorables messieurs Donnelly et Lynch-Staunton; et je répéterai ici ce que j'ai dit à la personne qui m'a présenté cette copie de la note dont il est question, à savoir: que cette tactique, (comme celles dont on s'est servi il y a quelques semaines lorsque le Bill était discuté à la Chambre des Communes), doit être condamnée sans hésitation, et le coupable, s'il est découvert, devrait être réprimandé sévèrement

L'honorable M. DONNELLY: Honorables messieurs, mon nom ayant été mentionné dans la note que vient de lire l'honorable sénateur, je dirai que la déclaration est absolument fausse. Je n'ai jamais discuté, d'une façon ou d'une autre le Bill de l'Eglise-unie, avec un ecclésiastique appartenant à l'église catholique romaine, et de plus je n'ai reçu aucune suggestion de la part des laïques appartenant à cette église, concernant l'attitude que je devrais prendre relativement à cette question. Si j'ai été inspiré, ce ne peut être que par la courte conversation que j'eus avec un vieil ami de trente ans, un Presbytérien éminent, avec qui je conversai, sur ce sujet, dix minutes avant d'adresser la parole en cette Chambre. Je ne le nommerai pas, mais il a été très en vue dans l'Ordre orangiste pendant nombre d'années. De sorte que, si j'ai reçu une inspiration, elle me vient de cette source. La personne dont je parle est un ami personnel de mon leader, l'honorable sir James Lougheed.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je le verrai à ce sujet.

L'honorable M. DONNELLY: Je désire affirmer de nouveau, que je n'ai jamais discuté cette question avec un ecclésiastique appartenant à mon église.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à lundi prochain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Le lundi, 14 juillet 1924.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

LOI DES BANQUES

PREMIERE LECTURE

Le bill 240, intitulé: Loi modiant la loi des banques.—L'honorable M. Dandurand.

LE SOUS-COMMISSAIRE T. A. WROUGHTON, GENDARME A CHEVAL

INTERPELLATION

L'honorable M. GRIESBACH demande au gouvernement:

1. T. A. Wroughton, le sous-commissaire de la royale gendarmerie à cheval du Canada, a-t-il obtenu un congé en vue de sa pension ou retraite?
2. Si la réponse est affirmative, quand cette pension ou retraite prendra-t-elle effet?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Oui, pour sa pension.
2. Le 1er novembre 1924.

CONVOCATION DES CHAMBRES

MOTION

Par l'honorable M. MACDONELL:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur les sérieux embarras que provoque le défaut d'époques fixes auxquelles le Parlement doit tenir ses sessions annuelles conformément à l'article 20 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, et qu'il proposera la résolution suivante:

Qu'il soit résolu,—Qu'il est désirable et opportun de prendre les mesures nécessaires afin que le Parlement du Canada se réunisse habituellement, chaque année civile, le deuxième mardi de janvier, sauf les exceptions et modifications qui peuvent être nécessaires:

(a) afin de sauvegarder l'intégrité de tous les droits ou prérogatives de la Couronne à l'égard de la prorogation ou de la dissolution des Chambres, ou à l'égard de la convocation d'autres sessions du Parlement à des dates différentes de celle indiquée ci-dessus; et

(b) afin de prendre les dispositions requises pour fixer la date de la réunion du Parlement lorsque la convocation à la date indiquée ci-dessus est impossible ou inopportune pour cause

(i) de prorogation ou de dissolution des Chambres; ou

(ii) d'ajournement de l'une ou l'autre ou des deux Chambres; ou

(iii) d'expiration des cinq années que doit durer le terme de la Chambre des communes; ou

(iv) d'autre éventualité imprévue.

Il ajoute: Honorables sénateurs, le texte de cette motion est assez clair pour que je ne sois pas obligé de l'appuyer par un long discours. Puis-je ajouter que l'idée de cette résolution n'est pas du tout nouvelle. Je vais vous lire une liste de pays où le Parlement se réunit à certaines dates fixes ou durant des périodes

déterminées: en France, le deuxième mardi de janvier; en Italie, le 15 novembre; en Belgique, le deuxième mardi de novembre; en Allemagne, généralement en octobre; en Espagne, en septembre ou en octobre; en Suède, le 15 janvier; aux Etats-Unis le premier lundi de décembre.

Le fait que nous sommes dans l'incertitude au sujet de l'ouverture de la session est très ennuyeux pour tous ceux que la question intéresse. L'an dernier, j'étais en Angleterre, et ne sachant pas si le Parlement se réunirait en novembre ou en décembre, je revins en novembre. Cette année, j'ai l'intention d'aller aux Bermudes ou quelque part dans le sud. Aujourd'hui personne de nous ne sait si nous nous réunirons en octobre, en septembre, en décembre, en janvier ou en février.

L'an dernier, nous avons d'abord entendu dire que le Parlement se réunirait le 10 janvier, quelque temps plus tard on mentionna le 20 janvier; ensuite le 30 janvier, et ce n'est que le 28 février que la session commença. Presque tous les membres des deux Chambres sont des hommes d'affaires. Ils ont des intérêts dans diverses parties du pays, et souvent en dehors du pays, et je maintiens que nous avons tous le droit direct de savoir à l'avance la date de l'ouverture des Chambres et l'époque des vacances parlementaires.

Les députés et les sénateurs de la Colombie-Anglaise et de l'Ouest méritent fort qu'on s'occupe d'eux lorsqu'ils demandent de convoquer les Chambres en novembre ou en décembre. D'après moi, il est manifestement injuste de les inviter à se rendre ici et ensuite, après le débat sur l'Adresse en réponse au discours du trône, d'ajourner le Sénat pour une période de trois semaines, pendant lesquelles ils n'ont rien à faire. Ils demeurent trop loin et le voyage est trop dispendieux pour aller chez eux.

J'aimerais que l'honorable leader de cette Chambre s'abouche avec ses collègues du gouvernement pour voir s'il n'y aurait pas moyen de convoquer le Parlement, ainsi que je l'ai suggéré, le second mardi de janvier. S'il ne peut pas s'assembler à cette date, je pense que nous avons droit de savoir, avant notre départ, lors de la prorogation, à cause de nos affaires et de diverses autres obligations, la date probable de la prochaine réunion des Chambres.

L'honorable M. SCHAFFNER: Honorables messieurs, je partage entièrement les vues de mon honorable ami de Toronto. Sous le régime de sir Wilfrid Laurier, nous nous sommes réunis deux ou trois fois en novembre. Je ne parle pas au nom de tous les représentants de l'Ouest, mais je suis à peu près certain que novembre n'est pas le mois qui leur convient le mieux. C'est ordinairement durant les mois de novembre et de décembre que notre grain est mis sur le marché. Je pense, toutefois, que dans les circonstances ordinaires, la date la plus convenable pour la réunion des Chambres est la seconde semaine de janvier, comme la motion l'indique. Tous ceux à qui j'en ai parlé semblent se rallier à cette suggestion. J'espère que nous recevrons une réponse favorable du gouvernement et de son représentant au Sénat, et que l'on s'efforcera de prendre l'habitude de convoquer le Parlement dans cette semaine.

L'honorable M. GRIESBACH: Honorables messieurs, je suppose que la motion de mon honorable et prévoyant ami lui a été suggérée par la considération des événements de la présente session. Je me suis laissé dire par de vieux parlementaires qu'il s'est rarement tenu une session durant laquelle il y ait eu plus de temps perdu et moins de travail accompli. On a pris presque un mois pour la discussion de l'adresse en réponse au discours du trône et environ le même temps pour la discussion du budget. Et nous en sommes aujourd'hui à la mi-été, sinon plus tard, et la date de la prorogation n'est pas encore connue. Lorsque l'on fait la comparaison avec ce qui se passait les années précédentes, l'on n'hésite plus à donner raison aux vieux parlementaires.

Je sais que l'on discute ailleurs la façon de remédier à la situation, afin de raccourcir les sessions et d'expédier plus tôt les travaux; et l'une des suggestions que l'on y considère serait d'inaugurer les séances du matin durant le débat sur l'adresse et durant l'étude du budget. L'on propose de limiter la durée des discours des députés en accordant plus de temps aux membres du cabinet et aux chefs de partis, mais en fixant à vingt minutes les discours des autres députés. L'on propose aussi de ne pas consigner dans le hansard les discussions de la Chambre réunie en comité plénier. Toutes ces suggestions sont dignes de considération et, au nom des représentants de l'Ouest, je puis dire que nous serions heureux de leur adoption, si l'administration gouvernementale en profite et si le temps que nous passons ici peut être abrégé.

Comme question de fait, la durée des sessions du Parlement, qui se prolongent chaque année, rend vraisemblable une attaque sérieuse contre les institutions démocratiques de ce pays à moins que l'on y voie immédiatement. Il est inconcevable qu'un homme d'affaires qui ne vit pas de son indemnité, mais qui doit l'augmenter de quelque façon, puisse assumer le rôle de député ou de sénateur et perdre autant de temps que nous en gaspillons ici. Il me semble que si l'on veut conserver la qua-

lité des membres de ce Parlement, il faut qu'il soit possible pour les hommes d'affaires de venir en Chambre et d'y rendre service à leur pays.

Je voudrais présenter une suggestion,—qui ne sera pas acceptée avec enthousiasme sans doute,—et c'est qu'il serait peut-être mieux de baser l'indemnité sur la distance qu'un représentant doit parcourir pour se rendre à Ottawa au lieu du montant fixe actuel. Nécessairement, un homme qui vit à une distance considérable de la capitale consent à des sacrifices plus considérables pour le service du public que ne fait celui qui demeure aux environs d'Ottawa. Comme je l'ai dit, je ne m'attends pas à ce que soit approuvée par tous ma proposition; néanmoins, je la présente parce que je la crois équitable. Nous pourrions faire l'addition des salaires versés aux honorables sénateurs, et à l'aide d'un système de zones, donner à ceux qui demeurent à des distances considérables plus de rémunération qu'ils n'en reçoivent actuellement, à ceux qui restent aux environs une indemnité moindre, et à ceux qui restent à Ottawa même, une part raisonnable.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je prends pour acquis que cette proposition n'est que l'expression d'un désir du Sénat, qui espère que le Parlement sera convoqué plus à bonne heure qu'il ne l'a été cette année. J'approuve pleinement l'idée. Je suis d'avis que les Chambres devraient être rassemblées la seconde semaine de janvier.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Votre avis peut-il avoir des résultats pratiques?

L'honorable M. DANDURAND: C'est ce que j'ai exposé moi-même au premier ministre. Je suis même allé plus loin, et j'ai rappelé à l'honorable premier ministre qu'étant encore jeune, il ne comprenait peut-être pas très bien que ceux qui ont dépassé la soixantaine aimeraient à jouir un peu des étés qui leur restent, et qu'il existe des endroits où ils préféreraient les passer que sur les pavés de la capitale. Comme je suis du nombre, j'ai fait un appel personnel pour signaler qu'un grand nombre des parlementaires des deux Chambres ont plus que soixante ans, et qu'ils apprécieraient plus que les gens plus jeunes la joie de passer l'été au milieu de leurs enfants et de leurs petits-enfants.

On a déjà tenté d'ouvrir la session en novembre, mais on n'eut pas grand succès, et lorsqu'on ajourna pour les vacances de Noël, on s'aperçut que l'on n'avait pas accompli grand travail. Les députés revinrent le 10 janvier avec l'impression qu'ils reprenaient la marche sur une longue route. D'après ma propre expérience, je suis porté à croire que si nous arrivions vers la seconde semaine de janvier, nous pourrions facilement ajourner pour le 1er juin ou même un peu plus tôt.

Je présenterai au gouvernement cette expression d'opinion du Sénat, et j'y ajouterai toute la conviction que je mets à ma propre prière.

La motion est adoptée.

BILL DU TRAITE DE COMMERCE BELGE

PREMIERE LECTURE

Le bill 247, intitulé: Loi concernant une certaine convention commerciale entre Sa Majesté et le roi des Belges.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DU CODE CRIMINEL (JEUX DE HASARD)

Le bill V6, intitulé: Loi modifiant le Code criminel (Jeux de hasard).—L'honorable sir James Lougheed.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la seconde lecture du bill.

Il dit: Honorables messieurs, ce bill a été considéré par le comité spécial nommé par cette Chambre pour étudier les amendements au Code criminel. Il a été présenté à l'instance du gouvernement provincial de l'Alberta. Il s'applique aux poursuites se rattachant aux machines automatiques de vente. L'objet de cette mesure est d'assurer une plus grande uniformité dans les jugements des cours du Canada par rapport à l'interprétation de l'article du Code criminel que ce bill suggère d'amender. Il semble exister des divergences sensibles entre les cours d'appel de quelques provinces du Canada par rapport à l'effet du présent article, car l'une prétend que ces machines tombent sous le coup de cet article et l'autre conclut au contraire.

Je prends la liberté de lire cet amendement, et je crois que mes honorables collègues partageront l'opinion qu'il est dans l'intérêt public d'amender le Code criminel pour atteindre toute cette catégorie de machines automatiques de vente:

Dans toute poursuite exercée en vertu de l'article deux cent vingt-huit, une machine automatique devant servir à la vente de marchandises ou à quelque autre fin, et dont le résultat d'une ou de tout nombre d'opérations est pour l'opérateur une question de hasard ou de chance, ou qui produit des résultats différents pour l'opérateur à la suite d'un nombre donné d'opérations successives, est censée être un moyen ou un appareil pour jouer un jeu de hasard, au sens du paragraphe

(1) du présent article, bien que l'opérateur puisse connaître d'avance le résultat d'une, de plusieurs ou de toutes ces opérations.

La machine particulière dont on parle ici a indubitablement incité les jeunes gens à jouer, surtout ceux qui entrent dans les magasins de tabac ou dans des établissements plus raffinés. Cette machine est une attraction que l'on ajoute à certains commerces et elle constitue, je n'hésite pas à l'affirmer, une calamité publique.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

L'ACTE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE DU NORD

DEMANDE DE RENSEIGNEMENT

A l'ordre du jour:

L'honorable M. DAVID: Je désire poser une question à l'honorable leader de cette Chambre au sujet des amendements à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Je voudrais savoir si l'honorable leader sera assez bon de déposer en cette Chambre la protestation qui a été envoyée au gouvernement par le gouvernement de l'Ontario.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais pas qu'une protestation quelconque ait été reçue du gouvernement d'Ontario ou de tout autre gouvernement au sujet de la résolution présentée, mais je vais m'en informer. et je le laisserai savoir à mon honorable ami.

L'EXPORTATION DES LIQUEURS ALCOOLIQUES

QUESTION

A l'ordre du jour:

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Puis-je faire un dernier effort désespéré pour savoir de mon honorable ami de la droite si la seconde moitié du renseignement que je lui ai demandé, avec l'approbation de cette Chambre, il y a près de trois mois, m'arrivera bientôt?

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais que je la recevrais la semaine dernière. Je m'informerai pour savoir la raison de son retard à nous parvenir.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Je suis assuré de toute la sympathie de mon honorable ami, et je suppose qu'il demandera le renseignement désiré.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, du département des Douanes.

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

MOTION DE COMITE SPECIAL

Le Sénat reprend le débat ajourné le 8 juillet sur la motion de l'honorable M. Bennett:

Qu'un comité spécial de cette Chambre soit institué pour faire enquête et rapport, à différentes époques, sur:

(a) Les déclarations et les accusations que l'honorable J. D. Taylor a formulées dans cette Chambre, le 8 mai dernier, à l'égard de l'administration de la marine marchande du gouvernement canadien et des chemins de fer nationaux du Canada.

(b) L'acquisition de l'immeuble connu sous le nom d'"Hôtel Scribe", à Paris, France, ainsi que sur toutes les négociations, opérations et paiements s'y rapportant.

(c) L'emploi ou l'engagement d'un nommé Aronovici par ladite administration des chemins de fer nationaux du Canada, les services accomplis par lui, s'il en a accompli, et la commission, le traitement ou toute autre rémunération que lui a payée ladite administration, ou payée en son nom.

(d) Le système d'achat de fournitures devant servir ou se rapportant au réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

(e) Le dépôt par la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de $1,000,000 des deniers publics à la Home Bank du Canada, et le retrait de ce dépôt par ladite Compagnie, au mois ou vers le mois de mai 1923.

(f) D'une façon générale, sur toutes choses qui, de l'avis du comité, découlent de la question susdite ou s'y rapportent, ou sur lesquelles le comité jugera à propos d'enquérir.

(g) Que cette enquête soit subordonnée à la condition qu'elle ne portera sur aucune affaire de service ou d'administration depuis le commencement de l'année 1924, si de l'avis de l'administration dudit réseau une enquête sur ces matières peut être préjudiciable aux biens ou au bon service du réseau.

(h) Que ledit comité soit composé des honorables Messieurs...

(i) Que ledit comité soit autorisé à recueillir des témoignages sous serment, d'assigner des témoins, de requérir la production de documents et de dossiers, et d'employer, pour ses écritures ou autrement, l'aide qu'il jugera nécessaire pour les fins de l'enquête. Et sur motion en amendement de l'honorable M. Tanner, que ladite motion soit modifiée par la substitution de ce qui suit aux alinéas (a), (b) et (c):

(a) Le défaut de l'administration du réseau des chemins de fer nationaux canadiens et de la marine marchande du gouvernement canadien de mener une enquête régulière sur les déclarations et accusations signalées à leur attention par l'honorable J. D. Taylor, dans son discours en cette Chambre, le 8 mai de l'exercice courant.

L'honorable J. D. TAYLOR: Honorables messieurs, comme le Sénat n'est pas harrassé de besogne, je suppose qu'il ne sera pas déplacé de vous présenter quelques remarques sur cette résolution. Je voudrais d'abord faire allusion aux remarques de mon honorable ami de Lambton (l'honorable M. Pardee) l'autre soir, alors qu'en réponse à des observations que j'avais précédemment faites, il adopta deux grandes lignes d'attaque.

La première, autant que je me souviens, est que, suivant l'honorable représentant de

Lambton, cette résolution, et la part que j'y prends, constituent en fin de compte une attaque contre le principe de la nationalisation de nos chemins de fer. Je tiens à rappeler à l'honorable sénateur qu'il n'aurait pas dû faire cette assertion sans preuve à l'appui. Je veux l'assurer, en toute sincérité, qu'il se trompe complètement en m'imputant un motif de ce genre. Je n'ai jamais entretenu la moindre hostilité contre les chemins de fer nationaux. S'il est une province et une région du Canada qui a recueilli un regain de prospérité par suite de la construction de cette ligne c'est bien la province et la région d'où je viens. La population de la Colombie-Anglaise n'a que de la sympathie pour les chemins de fer nationaux qui sont bien notre œuvre, du moins le réseau de l'Ouest.

Un autre point que mon honorable ami de Lambton a soulevé est le commerce du bois en Colombie-Britannique. A ce propos, il a oublié que ces accusations lues en Chambre ne sont pas les miennes. J'ai expliqué que je lisais une citation d'un document officiel des chemins de fer nationaux, à laquelle je n'ai pas ajouté un seul mot de commentaires personnels, parce que, et je l'ai dit au Sénat, je n'avais pas de renseignements personnels à ce sujet; j'avais entre les mains une série officielle de publications du Canadien-National que j'ai citées. C'est pourquoi on ne saurait me rendre responsable de faux renseignements donnés au sujet du cas Watson.

Quant à la réponse apportée dans ce cas, je n'hésite pas à dire qu'elle n'a rien de remarquable excepté qu'elle est une contradiction complète du rapport, que M. Temple de Winnipeg crut bon de faire sur tous les chefs présentés. Je tiens à rappeler au Sénat que M. Temple est un employé du département légal des chemins de fer nationaux, qu'il a été chargé de préparer un rapport sur une question au sujet de laquelle son chef s'était déjà deux fois prononcé par écrit, en niant le bien-fondé de l'accusation, et que ce chef a fait son rapport sans examen antérieur. D'après ce que je peux voir, cet infortuné subalterne a reçu l'ordre virtuel et a été forcé de présenter le rapport qu'il a fait. J'ai prétendu que ce rapport n'avait aucune valeur officielle, non seulement parce qu'aucun témoignage sous serment n'a été déposé sur les accusations que M. Temple était chargé d'examiner, mais aussi parce que les mains de M. Temple étaient liées sans recours par le rapport adverse présenté précédemment par son chef.

Je désire ajouter, cependant, au sujet de cette question de bois, que l'un des passages les plus significatifs du rapport Watson est celui qui concerne l'ex-commis principal et l'agent d'achat. Le commis principal y met à nu toute la manœuvre de ces prétendues fraudes dans les achats de bois, et il déclare en particulier qu'il a fait appel aux soumissionnaires, sous la direction de l'agent d'achat, qu'il a reçu et collationné ces soumissions, et qu'étaient ajoutés invariablement à la liste, par l'agent d'achat lui-même, après entente avec une couple d'amis, les noms de ces deux amis et les chiffres de ces deux personnages.

Ainsi que je l'ai dit, ce n'est pas une accusation personnelle; c'était l'accusation officielle d'un employé des chemins de fer nationaux contre un autre employé des chemins de fer; et cette accusation, dans toute sa hideur, est restée sans enquête entre les mains du président des chemins de fer nationaux, pendant environ un an, jusqu'à ce que M. Temple se rende à Vancouver. Durant tout ce temps, l'agent d'achat, accusé d'un crime aussi grave à l'égard du public et des gens d'affaires, est resté en plein exercice de ces fonctions. Durant le séjour de M. Temple à Vancouver, le commis principal qui a porté l'accusation contre son supérieur l'agent d'achat, n'a pas été interrogé. Dans l'intervalle, le commis principal abandonna le service. Nous lisons dans le rapport Temple que cet ancien commis ne s'occupa nullement de l'invitation que lui fit M. Temple de se rendre à Vancouver, et ne se soucia pas de quitter l'endroit éloigné où il travaillait, pour se mettre à la disposition de l'enquêteur. Je dois dire que je ne vois aucune raison pour laquelle il devait se rendre à cette invitation, car l'on n'avait pas offert de payer ses dépenses.

Il n'existe aucune raison pour que M. Temple ne se soit pas rendu au lieu où cet employé travaillait, et ne se soit pas informé auprès de lui des circonstances qui ont motivé l'expédition et la rédaction de son rapport. Le fait est que l'accusation complète et définie portée contre l'agent d'achat n'a pas été examinée du tout par M. Temple. En présence de cette assertion, je crois qu'il n'est que juste de jeter un regard de doute sur le blanchissage en règle du personnage dans le rapport.

Depuis la discussion de cette question, l'on m'a procuré de sources recommandables une déclaration, dont je ne me reconnais pas responsable, mais qui, je crois, aurait dû être obtenue par M. Temple et étudiée sans délai. Cette déclaration établit que l'un de ceux qui ont été chargés de l'enquête, est supposé avoir fait, en quelques années, à part les ouvrages dont l'avait chargé la compagnie et pour lesquels il recevait un salaire, une fortune que l'on évalue à un quart de million de dollars. Cette déclaration est suffisamment publique puisqu'elle est passée par les mains d'un dé-

puté des Communes qui me l'a communiquée, dans une lettre où il me dit que son auteur est un homme d'excellente réputation et dont la parole, d'habitude, porte un cachet de véracité. Je suggère donc au gouvernement, pour répondre aux accusations qui circulent, d'obliger la direction des chemins de fer nationaux à donner aux rapports une réponse plus directe et à ne pas se contenter de dire qu'ils sont triviaux et non fondés.

J'ajouterai, à l'adresse du gouvernement, qu'au cours des années dernières, un chemin de fer riche et prospère, desservant quelques-uns des plus beaux endroits du pays, et qui aurait dû compter parmi les organisations les plus riches du Canada, a été littéralement volé par la rapacité de ses employés supérieurs; que les actionnaires de cette ligne ont envoyé d'Angleterre, un comité qui a fait une enquête complète au Canada et aux Etats-Unis, et a présenté son rapport à tous les autres actionnaires, et que ceux-ci demandent maintenant au gouvernement du Canada qu'on les indemnise pour ce qu'ils considèrent comme la confiscation de leurs biens. Ces actionnaires ont été pillés dans les circonstances que j'ai décrites, et trouvées telles par le comité. Cependant les principaux acteurs de ces prétendus vols, qui ont désorganisé la vie de ce chemin de fer prospère, sont encore pour la plupart attachés aux lignes nationales, sous la responsabilité du gouvernement du Canada. Après l'exposé de ces faits, je ne puis faire autrement que d'insister auprès du ministère pour qu'il reconnaisse le devoir qui lui incombe d'examiner ces rumeurs courantes de rapacité de la part de ceux qui se partagent l'autorité dans l'administration de ce réseau.

J'ai reçu des lettres d'un bout à l'autre du pays, dont plusieurs viennent d'employés de ce réseau, et d'autres, d'étrangers, déclarant que dans chaque province du Canada, la Direction des Chemins de fer nationaux "suinte la rapacité", comme on le dit dans l'une de ces communications. En réponse à ces accusations, il n'est pas suffisant pour le Sénat de s'appuyer sur le rapport d'un subalterne et de dire que tout est pur comme neige, qu'il n'existe rien de répréhensible d'après lui, et que je fais perdre le temps aux sénateurs,—le temps d'un après-midi comme celui-ci par exemple, alors que nous aurions ajourné maintenant la séance, je suppose, si je ne m'étais pas levé...

L'honorable M. DANDURAND: Oh! non, nous avons encore d'important travail à abattre.

L'honorable M. TAYLOR: Je suis heureux de l'apprendre et je serai bref. Je voudrais aussi parler de la réponse présentée au nom du gouvernement, je suppose,—par l'honorable représentant d'Ottawa (l'honorable M. Haydon). Cet honorable monsieur s'est constitué, en cette occasion, le mentor du Sénat. Il a été assez bon pour m'indiquer la façon de m'y prendre pour présenter cette question au Sénat, choisissant parmi les faits signalés à mon attention par les gens que je représente, ceux que je dois exposer à cette Chambre, et abandonnant ceux qu'il considère comme triviaux et indignes de cette auguste assemblée. Je voudrais demander à cet honorable sénateur s'il ne considère pas, en sa qualité de nouveau membre de cette Chambre, qu'il est fort possible qu'il y ait au Sénat, des membres qui ont acquis une longue expérience comme représentant des électeurs avant d'arriver ici, et que cette expérience peut rendre un sénateur plus apte à connaître les besoins de ceux qu'il représente. C'est dans cet esprit seul que j'ai présenté la question qui m'a été soumise contre les chemins de fer nationaux et la marine marchande canadienne, et je ne suis pas prêt à admettre que ces accusations soient triviales. Je suis plus capable d'émettre un jugement, et d'expliquer certaines circonstances, puisque je viens des lieux mêmes où se sont perpétrés les faits qui sont la base des accusations, que mon honorable ami d'Ottawa, qui n'a pas eu la chance d'obtenir personnellement des renseignements à ce sujet, à moins que ces renseignements ne lui aient été fournis secrètement par l'ami personnel dont il nous a si affectueusement cité le nom.

Je tiens à ajouter, s'il m'est permis de revenir sur les expressions qui ont été employées dans ce parlement, qu'il n'est pas équitable pour cette Chambre de parler du capitaine Boyd comme d'un "vieux fou", pour la simple raison qu'il a signalé la malhonnêteté patente existant dans un service auquel il a a été attaché jusqu'à ces derniers temps. Je désire déclarer à l'honorable sénateur qui s'est servi de cette malheureuse expression que la dernière preuve d'aberration sénile et de folie que nous ayons eue de cet ancien employé, et ceci s'est passé avant qu'il ne soit attaché à la marine marchande canadienne, a été la vaillance du capitaine en allant sur les mers au service de son pays pour protéger ceux de nous qui n'étaient pas en position d'aller en mer ou de travailler autrement à notre salut commun.

Le capitaine Boyd est revenu de quatre ans de services signalés en mer, avec une décoration aussi honorable et aussi distinguée pour lui et pour le rang qu'il occupait, que l'est celle de l'Ordre de l'Empire britannique portée par le chef des chemins de fer nationaux, au

nom duquel on a proféré cette malheureuse expression à l'adresse d'un digne marin.

J'aimerais à savoir si l'honorable monsieur pense, ou penserait, à appliquer l'expression de *vieux fou* à un autre officier distingué dont on m'a mentionné le nom récemment. Cet officier, après avoir lu les procédures de notre parlement, m'écrit d'Angleterre qu'il a été lui aussi au service de la marine marchande canadienne. Il s'y est engagé après quatre ans de service en mer durant la guerre. Il fut longtemps chargé pendant la guerre, des convois entre l'Angleterre et la Méditerranée. Il porte l'insigne de l'Ordre du Service distingué, et il a reçu des remerciements spéciaux de l'amirauté pour ces actions d'éclat. Peut-être était-il, lui aussi, un *vieux fou* d'aller se battre tandis que d'autres personnes restaient dans des endroits beaucoup plus confortables. Mais voici ce qu'il a à dire de notre service, et ses déclarations corroborent en grande partie ce qu'a déposé le capitaine Boyd. Il dit qu'au moment où il commandait l'un des gros vaisseaux de la marine marchande canadienne sur les côtes du Pacifique, il a rapporté aux autorités que son adjudant était non seulement incompétent, mais ivrogne; qu'il a demandé le renvoi de cet aide, afin d'avoir un second digne du commandement; que ses représentations n'ont eu aucun effet. Il ajoute que pendant qu'il avait à son service ce subalterne ivrogne et incompétent, pour me servir du langage de son rapport, on lui amena, durant une période de difficultés dans la marine marchande à Vancouver, un équipage d'environ vingt personnes qui, lorsqu'elles furent examinées et passées en revue sur le pont, furent refusées, parce qu'elles n'avaient pas d'expérience et lui parurent entièrement incompétentes. Plusieurs heures plus tard, très tard le même soir, ces vingt incompétents lui furent renvoyés par le bureau d'administration de la marine marchande canadienne à Vancouver, qui lui fit savoir qu'ils avaient été acceptés par les autorités du port, et que la marine marchande canadienne devait à chacun des vingt une somme d'environ $60 pour un mois de service, que la marine marchande canadienne perdrait cette somme s'ils n'étaient pas engagés par le capitaine, et on lui signalait tous les embarras qui s'ensuivraient. Cet homme déclare que poussé par les circonstances, et ayant absolument besoin de main-d'œuvre à ce moment-là, il signa à contre-cœur le contrat d'engagement de ces vingt individus. Il s'aboucha ensuite avec les autorités qu'il amena à visiter le pont, et il leur expliqua le crime qu'elles commettaient en le forçant à conduire un navire en mer à de telles conditions, et il leur demanda de nouveau de destituer son aide incompétent pour le remplacer par quelqu'un de responsable, ce à quoi elles ne voulurent pas consentir; dans cette alternative, il leur offrit d'abandonner le commandement du navire pour le donner à un autre.

L'honorable M. DANDURAND: Quel navire commandait-il?

L'honorable M. TAYLOR: Ce navire était le *Canadian Exporter*. Les autorités refusèrent encore d'acquiescer à son désir. Il prit la mer le jour suivant, et il fit naufrage sur les côtes de Washington.

L'honorable M. DANDURAND: A quelle date était-ce?

L'honorable M. TAYLOR: C'était en 1921. Il perdit son navire sur les côtes de Washington. Une enquête eut lieu en présence de la commission des naufragés tout comme dans le cas du capitaine Boyd, et le commissaire fit encore pire cette fois que dans le cas du capitaine Boyd, puisqu'il suspendit le certificat du capitaine. Le capitaine en appela à la cour suprême; je crois qu'il a voulu écrire à la cour de l'Amirauté. Néanmoins, il en appela, et le verdict du commissaire des naufrages fut renversé, tandis que son certificat lui était remis sans mention de la suspension. Mais il n'obtint jamais réparation des autorités de la marine marchande canadienne.

Ce cas est en tout semblable à celui du capitaine Boyd. Le capitaine Boyd a rapporté durant des mois que son lieutenant était incompétent, il ajoutait que ses habitudes étaient maussades, et qu'entre eux n'existait pas la sympathie nécessaire pour la bonne direction du navire. La réponse du bureau fut que Boyd était un *vieux fou*. C'est la réponse faite au rapport de cet officier anglais porteur d'une noble décoration reçue de l'Amirauté immédiatement avant d'entrer au service du gouvernement canadien?

Maintenant, pour conclure—je dis pour conclure parce que je crois avoir accompli tout mon devoir en attirant l'attention de cette Chambre et du gouvernement sur ces accusations,—je n'ai pas demandé le comité d'enquête exigé par cette résolution, parce que je ne crois pas qu'un comité d'enquête nous soit d'un avantage quelconque. Si la session était moins avancée, peut-être en obtiendrions-nous quelque chose. Mais, je le répète, telle n'est pas ma requête. Comme je l'ai dit auparavant, cette affaire concerne surtout la police, et si toute cette cause était remise entre les mains du ministère de la Justice et de la gendarmerie à cheval, on recueillerait assez de preuves en peu de temps pour préparer le procès des chefs de cette

bande de mécréants. Je prétends que la preuve que j'ai apportée et telle que déposée par le rapport Temple, est suffisante pour établir tout ce que j'ai allégué,—que l'on a prétexté de fausses réparations pour former un compte pour le quai; que le registre fut falsifié, avec l'adhésion du bureau, pour que ces fausses réparations puissent être chargées contre les assureurs. Je maintiens que ces faits sont établis par la preuve; qu'il n'y eut pas d'inspection au quai, excepté celle de l'Ingénieur en chef du navire qui, au moment de son inspection, était sur la liste de paye du port; —que cet ingénieur en chef, d'après le commissaire des naufrages, a toujours déposé devant lui de faux témoignages. C'est le seul rapport que nous ayons à ce sujet.

Je répète que les accusations de trafic illégal des liqueurs,—qui n'étaient pas les accusations principales, mais un simple incident des difficultés précédentes,—ont été péremptoirement établies par les déclarations du constable provincial à Ocean Falls; durant un an, ce constable s'est plaint d'ivrognerie constante à Ocean Falls, ivrognerie causée par le whiskey débarqué à cet endroit par les navires de la marine marchande canadienne; il nommait ces vaisseaux; et finalement l'officier accusé de trafic illégal de liqueurs fut trouvé en possession de cinq caisses de whiskey. Bien que M. Temple, dans son rapport, trouve cet officier non coupable de trafic illégal de liqueurs, il ne fait pas du tout mention du fait que cet officier de la marine marchande canadienne a déclaré faussement que ces cinq caisses étaient nécessaires pour l'approvisionnement du navire au cours du voyage projeté à San Petro. M. Temple n'a pas essayé de savoir à qui appartenait ce whiskey laissé à bord afin d'éviter les frais d'accise; et M. Temple avait une déclaration de l'officier disant qu'il n'avait pas payé ce whiskey et qu'il ne savait pas qui l'avait payé. Il avait une autre déclaration de l'officier du département des liqueurs provincial qui lui faisait savoir que ce whiskey est resté des semaines sans être réclamé au bureau des douanes, parce que personne ne voulait s'en reconnaître propriétaire. Je dis que tous ces faits nous poussent à admettre la vraisemblance d'un complot entre les officiers en mer et ceux de terre pour organiser ce commerce de whiskey; qu'étant donné l'ignorance de l'officier de mer sur l'identité de celui qui avait payé le whiskey, puisqu'il ne l'avait pas payé lui-même, un officier de terre, travaillant en collaboration avec lui, devait l'avoir acheté et l'avoir payé. M. Temple ne cherche pas du tout à savoir la vérité à ce sujet.

L'hon. M. TAYLOR.

Tout ceci tend à montrer que M. Temple ne désirait pas du tout connaître quoi que ce soit contre les officiers supérieurs de la marine marchande canadienne. J'en conclus que ces actes de rapacité se perpètrent sous l'œil bienveillant du département légal de cette organisation; et fort de cette conviction, non pas dans mon imagination, mais d'après les faits enregistrés dans le rapport de M. Temple lui-même, je soumets la cause au gouvernement pour qu'elle reçoive une attention immédiate, afin que la marine marchande du gouvernement canadien et les chemins de fer nationaux ne soient pas ruinés par les agissements du groupe qui a déjà conduit à la ruine le Grand-Tronc, au Canada.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je désire dire quelques mots, car il ne faut pas que les accusations de l'honorable représentant de New-Westminster (l'honorable M. Taylor) aillent au public sans réplique.

Nous avons au Canada deux importantes compagnies de chemins de fer qui dirigent chacune une marine marchande. L'un de ces réseaux appartient à des particuliers, et est administré par un bureau choisi par les actionnaires de la compagnie; l'autre appartient à l'Etat. La compagnie privée suit son chemin de jour en jour, de mois en mois et d'année en année, administrant ses affaires sans que le public soit au courant des problèmes de son exploitation. Cette corporation emploie environ dix fois plus de matelots que n'emploient les navires de l'Etat, et une armée immense d'employés administre ses voies ferrées. Cependant, par tout le pays, personne n'entend parler des détails de son administration. Il est sûr que cette armée, sur terre et sur mer, n'est pas composée de personnes infaillibles et vertueuses; et ce service immense est composé, je pourrais dire, d'hommes de chair et d'os. Si, par hasard, certains individus sont faibles et sans compétence, on les renvoie; mais s'ils sont renvoyés, informe-t-on le public des faiblesses de ces êtres humains, qu'ils soient employés sur terre ou sur mer? Je n'ai jamais entendu une accusation qui pût diminuer la confiance dans le bureau de direction. Telle est l'entreprise privée.

Nous avons une autre institution qui s'appelle les chemins de fer nationaux. Elle aussi possède un réseau immense de voies ferrées, et des bateaux sur les mers et sur les lacs. Et maintenant nous entendons des paroles comme celles qui viennent de tomber des lèvres de l'honorable représentant de New-Westminster (l'honorable M. Taylor) qui déclare, d'après des lettres reçues, que tout le réseau est la proie d'appétits sordides à travers tout le

Canada et sur les mers elles-mêmes. Mon honorable ami nous a dit qu'il n'est pas opposé aux lignes nationales ou à l'étatisation. Il a même avoué que la Colombie-Anglaise pourrait retirer de grands avantages de l'exploitation du réseau. Mais il ne voit pas quel sombre tableau il peint des lignes nationales ou de la marine marchande d'Etat; il néglige d'observer quels arguments foudroyants il présente contre la nationalisation des chemins de fer et contre la possession de la marine marchande par l'Etat.

L'honorable M. TAYLOR: Non, je demande que le tableau soit changé.

L'honorable M. DANDURAND: Est-il possible que tous les honnêtes gens soient rassemblés sous l'étendard du Pacifique-Canadien, et tous les bandits dans les bureaux du Canadien-National et de la marine marchande canadienne? Est-ce possible? Est-ce plausible? Je crois que si nous poursuivons la critique sur ce ton nous conduirons à la faillite nos lignes nationales, et nous verrons le mot "banqueroute" écrit en lettres monstres sur le mur. Quelle autre fin espérons-nous atteindre?

Le Pacifique-Canadien, comme je l'ai dit, est administré au gré des actionnaires et à la satisfaction publique, sans que l'on entende de critiques, et le Canadien-National, doublé de la marine marchande, a la réputation d'être un repaire de brigands, n'est-ce pas la situation? Avec toute la déférence que j'ai pour mon honorable ami, je ne crois pas, et ne peux pas admettre, que la situation soit du tout semblable à celle qu'il a décrite.

L'honorable M. TAYLOR: Alors pourquoi ne pas tenir d'enquête?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami dit: "Pourquoi ne pas tenir d'enquête?" Qu'il se rappelle que les dizaines de mille employés du Pacifique-Canadien ne sont pas tous des anges. Ils sont de bons citoyens, sont en général de bons Canadiens, mais ils ne sont pas supérieurs, que je sache, aux dizaines de mille employés du Canadien-National ou de la marine marchande canadienne. Quelquefois, on en voit qui tombent le long de la route; d'autres fois, on leur impose des amendes ou on les renvoie après des enquêtes particulières.—une enquête dont nous n'entendons pas parler,—et l'administration continue son œuvre le mieux qu'elle le peut.

J'ai entendu déclarer dans cette Chambre, la semaine dernière, et plusieurs fois en comité, que les chemins de fer nationaux possèdent un personnel d'aussi bonne tenue morale que n'importe quel autre réseau de chemins de fer du Canada ou du monde. Eh bien, si le Sénat canadien croit à cette assertion, comment peut-il croire qu'il produit des fruits semblables à ceux que mon honorable ami nous a fait goûter?

L'honorable M. PLANTA: C'est ce que certains d'entre nous ne peuvent pas comprendre et désirent savoir.

L'honorable M. DANDURAND: Où allons-nous? Quelques-uns ne le comprennent pas. Si les chefs, si les employés supérieurs, si le personnel sont des hommes bons et intègres, pourquoi ne pas avoir confiance en eux?

L'honorable M. TAYLOR: Le sont-ils?

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable représentant de New-Westminster a pris fait et cause, en cette Chambre, pour son ami de cœur et son protégé, le capitaine Boyd. Il croit que son procès n'a pas été équitable. Le capitaine Boyd a eu un procès tel qu'en aurait eu n'importe quel capitaine qui navigue sur les grandes mers. Un commissaire des naufrages et deux assistants ont siégé régulièrement pour étudier son cas et ils ont déclaré que non seulement il doit être censuré, mais que ses accusations de faisifications dans le registre dont mon honorable ami a précisément parlé, sont sans fondement,—je dirai plus, malicieuses.

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable sénateur me permettra-t-il de lui faire remarquer que le témoignage de M. Temple ne les trouve pas sans fondement?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai lu le rapport de M. Temple et il n'infirme en rien le verdict du commissaire des naufrages.

L'honorable M. TAYLOR: Il l'infirme certainement.

L'honorable M. DANDURAND: C'est une question d'opinions alors entre l'honorable sénateur et moi-même. J'ai lu toutes les 103 pages du rapport Temple.

L'honorable M. TAYLOR: Oui, mais l'honorable sénateur a-t-il lu les témoignages?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas lu les 2,000 pages.

L'honorable M. TAYLOR: Non. M. Temple a supprimé de son rapport les témoignages significatifs, ceux qui auraient pu contredire ses conclusions.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami a déjà demandé une enquête tenue à la suite de sa pressante requête. J'ai rencontré ici M. Temple et je le considère comme un homme honnête, et honorable, dé-

sireux de faire de son mieux, non pas pour la compagnie, mais dans l'intérêt de la justice; parce qu'il avait un mandat à cet effet.

L'honorable M. TAYLOR: Tout comme moi.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur dit qu'il a un mandat. Il n'a que le mandat d'un citoyen ordinaire qui croit qu'une injustice a été commise et qui voudrait la voir réparée. Il ne possède pas d'autre mandat que celui qui appartient à tout membre d'une société qui élève la voix quand il croit qu'une injustice a été commise. Il a élevé la voix, mais il a profité du fait qu'il adresse la parole d'un tribunal plus élevé que celui du citoyen ordinaire; il a soulevé cette affaire au Sénat. Ici nous sommes, 96 sénateurs, à écouter ses récriminations. Sommes-nous capables d'exprimer une opinion, ou simplement de nier les déclarations de mon honorable ami? Il a lu 2,000 pages de témoignages. Je suis sûr qu'il est le seul sénateur qui ait lu tout le document; et nous assistons maintenant à un commentaire de ces 2,000 pages. Il m'a suffi de lire les 103 pages du rapport Temple.

Le capitaine Boyd connaissait la loi navale en entrant au service de la marine marchande ou de toute autre compagnie de navigation. Il en a appelé à un tribunal, et un commissaire des naufrages, ainsi que deux assistants, ont déclaré qu'il avait tort. D'après la loi, il aurait dû en appeler au ministre. J'ai toute la correspondance échangée entre lui ou l'honorable sénateur et le ministère de la Marine et des Pêcheries et j'ai été agréablement surpris de la claire conception du devoir exprimée dans cette correspondance où l'on dévoile ce qui a été fait pour répondre aux réclamations du capitaine Boyd et de mon honorable ami. Je crois que mon honorable ami admettra qu'il s'est trouvé dans une atmosphère sympathique et cordiale au ministère de la Marine et des Pêcheries. Les chefs de ce ministère étaient prêts à rendre pleine justice au capitaine Boyd. Ils nommèrent un commissaire des naufrages. Le capitaine Boyd fut condamné à payer $200 ou $300 de frais pour avoir accusé malicieusement ses subordonnés de falsification. L'honorable sénateur en a appelé au ministre de la Marine et des Pêcheries, pour que ces frais ne soient pas perçus, et le ministre a consenti à ce qu'ils ne le soient pas.

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable sénateur me permettra-t-il de dire pourquoi ces frais ne furent pas perçus?

L'honorable M. DANDURAND: L'une des raisons, je suppose, était l'ardente supplique de mon honorable ami qui déclarait que le capitaine Boyd ne possède rien.

L'hon. M. DANDURAND.

L'honorable M. TAYLOR: Non.

L'honorable M. DANDURAND: En tout cas, ils ne furent pas exigés.

L'honorable M. TAYLOR: J'espère que l'honorable sénateur désire être juste pour le capitaine Boyd. La pétition du capitaine Boyd alléguait la falsification du registre. A ce moment-là le capitaine n'avait pas vu le livre de bord et il ne pouvait pas le voir avant d'avoir présenté sa pétition. Il le lut cependant avant qu'il ne parvienne au commissaire des naufrages. Il demanda alors d'examiner le journal, —celui où l'on inscrit chaque jour les incidents d'importance,—journal dont il connaissait le contenu, parce qu'il l'avait lu tous les jours; et le journal aurait pu témoigner de la falsification du livre de bord. Le lieutenant accusé d'avoir falsifié le livre du bord déclara que le journal avait été détruit dans l'intervalle, d'après ses instructions et Boyd se trouvait privé de la preuve sur laquelle il s'appuyait.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable ami oublie que le capitaine Boyd a signé deux documents appelés la suite de la protestation, laquelle contenait à peu près tout ce qui se trouvait dans le livre du bord.

Le Sénat canadien est-il, maintenant, le tribunal qui doit siéger en appel pour les décisions du commissaire des naufrages? J'ai suggéré au début à mon honorable ami de déposer son témoignage et le rapport de M. Temple entre les mains de six membres du Sénat, qui formeraient un tribunal aussi important que n'importe quelle cour d'appel du Canada. Si, en présence de ce comité, M. Temple pouvait expliquer ses actes et l'honorable sénateur relever les faiblesses du rapport, le Sénat se prononcerait équitablement sur les mérites du rapport et de la preuve.

Maintenant, jetons un regard vers l'avenir. Mon honorable ami dit: "Je sais qu'il est trop tard pour entreprendre une enquête sur une question aussi importante et aussi compliquée. Le gouvernement n'agira-t-il pas?" Je me demande si nous ne devrions pas, durant les vacances, réfléchir aux destinés des chemins de fer nationaux et de la marine marchande du Canada, et trouver un moyen d'empêcher toute possibilité de discussions publiques comme celle que nous venons d'entendre. Je crois qu'il nous appartient de chercher un moyen d'assurer à cette importante propriété de notre pays une bonne administration et un contrôle effectif. Les crédits des chemins de fer qui passent aux Communes avant de nous arriver ont été renvoyés à un comité spécial des Communes pour examen. Ne devrions-nous pas admettre que ce comité re-

présente la vaste assemblée du public, et qu'il peut étudier toutes les questions de ce genre? Je crois que nous devons essayer à adopter des mesures suffisantes pour la surveillance de l'administration et l'obtention de renseignements suffisants pour le public. Je sens que si nous continuons à nous attaquer au réseau, comme nous l'avons fait durant la session actuelle, le découragement s'enparera de l'âme de tous les Canadiens.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur pourrait-il me dire en quelle occasion un honorable membre de cette Chambre s'est permis d'attaquer le réseau?

L'honorable M. DANDURAND: Parmi des centaines d'exemples semblables, je prendrai l'une des phrases qui sont tombées des lèvres de mon honorable ami le représentant de New-Westminster et qui seront reproduites au hansard demain. Il a déclaré que, d'après des lettres à lui adressées, et lui venant de diverses parties du Canada, il est convaincu que tout le personnel du réseau suinte la rapacité. Il est convaincu que cette rapacité existe, à cause des exemples qu'il a observés sur la côte du Pacifique.

L'honorable M. TAYLOR: Non, c'est à Toronto que l'on "suinte la rapacité".

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable ami fait une déclaration si générale qu'elle s'applique à tout le réseau. Et mon honorable ami du Manitoba (l'honorable M. McMeans) me demande qui a dénoncé les autorités du réseau ou qui les attaque. Si les journaux qui aiment les expressions sensationnelles n'ont pas demain un titre de deux colonnes reproduisant ces expressions, je serai très surpris.

L'honorable M. McMEANS: Je n'aime pas à interrompre l'honorable sénateur, mais j'ai cru qu'il fallait établir une distinction entre une attaque contre certains employés supérieurs et une attaque contre le réseau des chemins de fer, ce qui est entièrement différent. Si un honorable sénateur se lève et déclare qu'il s'est produit quelque chose de répréhensible dans la conduite de certains fonctionnaires des chemins de fer nationaux, je ne considérerai pas, pour ma part, ceci comme une attaque contre le réseau lui-même.

L'honorable M. DANDURAND: Mais lorsque mon honorable ami lira les remarques de l'honorable représentant de New-Westminster, il s'apercevra bien vite qu'elles s'appliquent pratiquement à tout le réseau. "Toute l'organisation", "le personnel", "les employés supérieurs", "les gens haut placés", telles sont les expressions employées par mon honorable ami, et elles sont si génériques qu'elles s'appliquent à tout le réseau condamné. Telle est la conclusion que j'ai tirée après avoir écouté ses remarques.

La semaine dernière, l'honorable représentant de Simcoe (l'honorable M. Bennett) est revenu sur ses critiques de la marine marchande canadienne sur les Grands lacs. Il m'a écrit pour que j'invite certains fonctionnaires de la marine marchande à être présents, lorsque nous discuterions leurs actes, et au cours de ses commentaires, il a exprimé le regret que je ne fusse pas là pour demander à ces personnes de venir à la barre pour m'enquérir de la vérité de ses allégués. Ces messieurs, le jour qui suivit le discours de mon honorable ami, m'ont apporté la réponse que mon honorable ami souhaitait. Voici cette réponse, signée par M. Galloway, assistant principal du président, et M. Vaughan, le vice-président:

La plupart des accusations sont portées contre la marine marchande canadienne et M. Teakle, gérant général de cette ligne, est en Angleterre, pour affaires, à l'heure présente. Il n'y a guère d'homme plus honorable dans sa profession de navigateur que M. Teakle. Sa réputation est reconnue, et la moindre enquête pourra le vérifier.

Tout affrètement de vaisseau fut fait après avoir obtenu l'avis de tous les départements, et tous ceux qui ont été consultés furent d'opinion qu'il est plus avantageux pour la marine marchande canadienne de frêter ses navires sur les Lacs si possible.

L'une des raisons qui motivèrent cette décision fut que les vaisseaux avaient été temporairement placés sur les lacs, en attendant de les vendre, et l'on ne considera pas sage, en conséquence, d'établir une organisation pour s'occuper de ces navires sur les Grands Lacs à cette époque.

Le *Drummond* et le *McKee* furent fonc frétés au nom de la raison sociale Playfair, dans les premiers jours de mai 1923, à ce que l'on considéra comme un bon prix et à un chiffre qui nous assurait un profit. Les vaisseaux au moment de l'affrètement étaient sur le marché pour être vendus, et l'entente était que les chartes pourraient être résiliées à n'importe quel moment sans avis. Comme question de fait, ces deux navires furent vendus en août à des propriétaires de Fort-Williams, qui présentèrent le plus haut prix, pour $200,000. La charte de la maison Playfair ne dura donc que de mai à août seulement, ce qui nous rapportera $16,215, contrairement à ce que prétend le sénateur Bennett qui dit que nous n'avons fait que $14,000 avec les deux navires durant la saison toute entière.

Il est reconnu que ces vaisseaux de mer, avec engins au milieu, ne s'adaptent pas au commerce des grands lacs où l'on exige des navires légers qui puissent se rendre aux quais et passer dans les canaux.

Par exemple, supposons que l'un des navires océaniques de la marine marchande canadienne prenne une cargaison de 110,000 boisseaux à Fort-William pour la Baie Georgienne; son tirant d'eau, à pleine cargaison, serait d'environ 21 pieds. La profondeur de l'eau du Canal du Sault-Sainte-Marie est de 19 pieds, celle du canal Welland de 13 pieds et 9 pouces à 14 pieds. Il est donc possible que ces navires puissent transporter une bonne cargaison jusqu'à la Baie Georgienne, mais ils ne pourraient pas entreprendre le passage du canal Welland. Il faudrait qu'on diminuât leur fardeau à Port Colborne, et ils ne pourraient continuer leur

voyage vers Montréal qu'à moitié chargés. Il existe des flottes spéciales de navires de peu de tirant d'eau et il est très peu de bateaux qui se rendent de la tête des Grands Lacs à Montréal avec une cargaison de blé à moins qu'ils n'aient été spécialement construits pour les canaux. Il est difficile et dangereux de faire manœuvrer des navires océaniques dans des écluses, parce qu'ils ne sont pas construits pour cela. Le plus petit des navires de la marine marchande canadienne ne peut passer dans les canaux de Welland et de Lachine qu'avec un jeu de 6 pouces sur la largeur et d'un pied sur la longueur.

Il faut se rappeler de plus que la marine marchande canadienne n'a pas la haute main sur les routes suivies par le grain. Elles sont dirigées par les marchands de grain de Winnipeg, de Montréal et d'ailleurs. Dire donc que ces navires peuvent prendre des cargaisons à Fort William et les transporter en Europe avec des connaissements continus est une erreur de faits et ce service ne serait pas profitable.

La déclaration faite par le sénateur Bennett à l'effet que la compagnie Kirkwood s'est rendue avec l'un de ces navires des Grands Lacs à Vancouver par le canal de Panama demande une explication. Ce navire en question a pris une partie seulement de sa cargaison à Toronto et à Hamilton et ne l'a complétée qu'à Montréal. Son tirant d'eau en passant par le canal de Lachine n'était que de 14 pieds. Ce navire se rendait à Vancouver pour entrer en service là-bas.

Le sénateur Bennett mentionne un certain montant d'argent qui aurait dû être retiré de l'exploitation du *Drummond* et du *McKee*. Il ne parlait, cependant, qu'au figuré. Déclarer que les navires sur les grands Lacs rapportent tant de profits n'est pas exact. Suivant les calculs du sénateur Bennett, un navire se paierait en un an environ; si une partie seulement de ces profits était possible, il y aurait beaucoup plus de gens dans ce genre d'affaires. Il faut tenir compte des détails d'exploitation, de réparage, d'assurance, etc. Le sénateur Bennett doit prendre en considération le fait que les navires de la marine marchande consument en moyenne 22 tonnes de charbon par jour; ils ont un équipage de 23 hommes, et leurs frais d'exploitation sont fort élevés. Le tonnage maximum que les navires placés sur les grand Lacs pouvaient transporter était d'environ 3,300 tonnes de charbon à plein chargement, mais ils ne pouvaient pas prendre cette cargaison, parce qu'ils n'auraient pas pu passer dans les canaux.

Les navires construits spécialement pour les lacs, de date récente, transportent plus de 10,000 tonnes de charbon avec un équipage égal en nombre à ceux de nos navires. On remarquera que ces navires des lacs peuvent transporter environ trois fois plus de charbon pour les mêmes déboursés environ.

On comprend immédiatement la futilité de vouloir consacrer ces navires au transport du charbon sur les grands Lacs, parce qu'à part des dépenses de voyage, ces navires ne sont pas construits pour le transport du charbon, ainsi qu'on l'a déclaré en Chambre il y a quelque temps. Leurs engins sont au centre et un long tunnel s'étend de la chambre aux machines à l'hélice. Ce tunnel a environ 7 pieds de haut. Il est juste au milieu de la cale et l'on a remarqué qu'en déchargeant le charbon les pelles endommagent le renforcement et l'acier.

L'un des graves embarras causé par le transport du charbon dans ces navires est le coût du travail et du déchargement lent, parce qu'on doit sortir des soutes le charbon à la pelle le long du tunnel; ainsi donc, en outre du coût d'opération élevé quand on le compare à celui des navires construits spécialement pour cette fin, il y a aussi le coût du déchargement. Les quais où l'on décharge ces navires demanderaient des frais additionnels pour accomplir le travail, et certains quais ne sont pas munis des appareils nécessaires pour s'acquitter de la tâche.

L'hon. M DANDURAND.

Quant aux contrats pour le transport du charbon sur les grands Lacs, après mûres consultations avec les directeurs du chemin de fer et des navires, l'on a décidé que les vaisseaux de la marine marchande canadienne ne pouvaient pas transporter le charbon à aussi bon marché que nous pouvions l'obtenir par contrats souscrits ailleurs, et l'on a trouvé plus avantageux de garder ces navires lèges, lorsqu'ils ont une cargaison de blé pour le retour. Les directeurs du chemin de fer ont déjà donné leurs réponses aux questions posées en Chambre.

On mentionne le *Kearsage* et l'*Arthur Orr*. Ces navires ne sont pas exploités par la marine marchande canadienne. Ils sont la propriété de la compagnie Canada Atlantic Transit, des Etats-Unis, et c'est elle qui les exploitent. Cette compagnie est une filiale des chemins de fer nationaux, mais, comme l'a dit le sénateur Bennett, ces navires sont enregistrés aux Etats-Unis. Ils font partie d'un service complet sur rails et sur eau, ainsi qu'on le dit dans la lettre citée par le sénateur Bennett.

De temps à autres, mais rarement, ces navires sont dirigés sur Duluth, lorsqu'ils n'ont pas de cargaison de retour à destination de Chicago ou de Milwaukee. Comme question de fait, ces navires n'ont été détournés de leur trajet habituel que deux fois en 1923. Le premier voyage comprenait une cargaison de ficelle d'engerbage de Chicago à la tête des Grands Lacs, et le second a été un voyage complet entre Chicago et Buffalo.

Il peut se faire que quelquefois, le travail manque sur une ligne de transport naval, et c'est alors que l'on prend des cargaisons supplémentaires pour remplir les vides.

Nous croyons comprendre que le sénateur Bennett insinue que le *Kearsage* et l'*Arthur Orr* ont probablement été enrégistrés au nom de la maison Playfair; nous nous sommes alors adressés à cette maison pour conclure un contrat de transport de charbon. Il n'a donné aucune preuve à l'appui de cette insinuation. Les associés de la maison Playfair n'ont jamais eu de charte pour le *Kearsage* ou l'*Arthur Orr*. Ces navires ont toujours été exploités par la compagnie Canada Atlantic Transit. Ce sont des cargo-boats qui ne transportent pas de charbon.

On fait allusion aux pertes subies par l'exploitation du *Kearsage* et de l'*Arthur Orr*. Les revenus de ces navires sont basés sur une proportion de tarif de transport sans arrêt, et il serait très facile de les accroître en augmentant simplement la proportion de ces tarifs de transport sans arrêt si l'on considérait sage de le faire.

Il existe des raisons qui m'ont été communiquées pour ne pas en agir ainsi. Dans les intérêts de l'administration, je ne puis communiquer ces raisons au Sénat.

Le sénateur Bennett a dit que nous ne voudrions pas donner le prix du transport du charbon. Cette question a aussi reçu sa réponse en Chambre et l'on y a déclaré que le prix maximum payé par tonne de la tête des Grands Lacs a été de 45 cents en 1923. Cette année le taux est un peu moins élevé.

On a reconnu que si nos navires se rendent au Lac Erié pour prendre du charbon ils perdent un voyage de grain par mois, et à cause des frais plus élevés d'exploitation de ces océaniques que ceux des bateaux qui naviguent sur les lacs, on a préféré renvoyer les premiers lèges à la tête des Grands lacs pour en rapporter du grain. Cette pratique est suivie par plusieurs autres compagnies de transport.

Le sénateur Bennett a mentionné les frais d'amarrage de ces navires. Ces frais se partagent tels que décrits ci-après:

Canadien Signaller, du 1er janvier au 13 septembre, $4,662,15.

En voici le détail:

Primes d'assurance	$3,359 56
Salaire des gardiens du 1er janvier au 13 septembre	283 75
Loyer d'un appareil de télégraphie sans-sans-fil	439 00
Dépenses accidentelles	169 84
	$4,662 15

Canadian Warrior, du 1er janvier au 15 septembre, $5,132.59.

Ces frais se partagent comme suit:

Primes d'assurance	$4,400 00
Salaire des gardiens du 1er janvier au septembre	283 75
Loyer d'un apparfeil de télégraphie sans-fil	349,00
Dépenses supplémentaires	99 83
	$5,132 59

Les montants de $5,784.27 et de $8,084 40, cités par le sénateur Bennett comme étant des réparations au *Canadian Signaller* et au *Canadian Warrior*, ne constituent pas ce qu'on peut appeler des comptes de réparations, mais ils couvrent des frais de renouvellement, de nettoyage, de bétonnage des bouilloires, de peinture, et d'inspection générale, dans la quille et les machines, qui dépendent tous de l'examen No Un. cet examen exigé par Lloyd ou par d'autres associations pour que les navires conservent leur rang; il est fait sous la surveillance de l'inspecteur des examens à l'emploi de la société classificatrice intéressée, et il se produit sur les océaniques à la fin de chaque période de quatre années.

Le sénateur Bennett insinue que les fonctionnaires supérieurs étaient intéressés dans certaines lignes de navigation ou de draguage. Autant que nous le sachions, il n'existe rien pour justifier cette assertion, et le sénateur Bennett devrait retirer cette accusation ou présenter quelques preuves à l'appui de ces allégations.

Quant à l'accusation que l'un des assistants du président recevrait un salaire de $20,000 à $30,000 par année, elle est fausse.

Le sénateur Bennett a aussi insinuée que la vente des navires de la marine marchande canadienne est prévenue par certains hauts fonctionnaires du chemin de fer afin de pouvoir en disposer au profit de quelques amis du parti. Ceci est aussi erroné. Tous les navires vendus ont été annoncés publiquement dans les journaux, et dans chaque cas, on a accepté l'offre la plus haute.

Les deux navires, le *Drummond* et le *McKee*, n'ont pas été vendus aux associés Playfair, mais à des propriétaires de Fort William. Les associés Playfair ont présenté une soumission, mais nous en avions une plus haute, et les navires allèrent au plus haut offrant. Un certain nombre de ces navires ont aussi été vendus, à part du *Drummond* et du *McKee*, quelqu'uns à des compagnies anglaises et d'autres à des commerçants norvégiens.

Le sénateur Bennett, suivant nos souvenirs, a fait la déclaration que le *Kearsage* et l'*Arthur Orr* ont été exploités à perte afin d'en disposer en faveur d'amis du parti à bas prix, mais, comme nous l'avons déjà dit, tel n'est pas le cas, et ces vaisseaux ne sont pas à vendre.

Quant à l'accusation du sénateur Bennett qu'un train aurait été ajouté entre Toronto et Peterborough, le train dont il parle fonctionnait déjà avant la guerre, et il fut remis sur les lignes il y a environ un an à la demande du public. Ce train est bien achalandé, mais chaque train a ses jours de tranquillité et nous sommes témoins d'incidents semblables sur toutes les lignes.

D. E. Galloway,
Assistant principal du président.
R. C. Vaughan,
Vice-président.

Nous sommes maintenant à discuter le fonctionnement technique de quelques vapeurs sur les Grands lacs. Je crois que nous perdons un temps considérable. L'un des directeurs des chemins de fer nationaux, qui n'entretient aucune opinion des sénateurs, me disait: "Je crois que nous sommes simplement les victimes d'une tentative pour atteindre un certain monsieur du nom de Playfair, qui réside à Midland, et qu'on tente de l'atteindre en se servant de nous. Nous faisons de notre mieux pour le succès de la marine marchande canadienne."

Quoi qu'il en soit, maintenant que les honorables sénateurs ont entendu la critique de l'exploitation de ces navires sur les Grands lacs, maintenant qu'ils ont entendu la réponse, et la seconde réponse, des employés de la marine marchande canadienne, sommes-nous plus avancés qu'auparavant? J'avoue qu'il me faudrait plusieurs jours pour examiner toutes les accusations, et pour étudier plus minutieusement la réponse, que je n'ai pu le faire en lisant simplement les documents que l'on m'a communiqués.

Le gouvernement actuel a trouvé la plupart de ces fonctionnaires dans leur position présente le 1er janvier 1922. Je n'ai jamais vu la plupart d'entre eux. J'ai la conviction que l'administration, soit sous l'ancien gouvernement, soit sous le fonctionnement autonome du réseau, ne doit pas avoir été assez malheureuse pour choisir des fonctionnaires qui ne seraient pas intègres. Les hommes qui sont en fonctions aujourd'hui l'étaient il y a deux, trois et quatre ans, et je ne peux pas me faire à l'idée que le réseau du Canadien-National et de la marine marchande canadienne, nationalisés, aient eu la malchance de choisir ses employés parmi le groupe malhonnête de notre population, qui ne peut être qu'infinitésimal, tandis que le gros chemin de fer du Pacifique-Canadien a recueilli tout l'or du service. Non, je ne le crois pas; et je pense qu'il appartient aux membres du Parlement de chercher à trouver un moyen de garder les chemins de fer nationaux et la marine marchande canadienne en dehors des partis politiques, et à l'abri des critiques des parlementaires. Il doit exister un moyen de satisfaire l'opinion publique et le Parlement, sans dépenser des jours et des semaines à entendre des accusations portées contre tout le réseau ou l'une de ses parties.

Je fais ces déclarations dans le meilleur esprit. Je n'ai personne à protéger. L'administration des chemins de fer se présente à nous avec ses œuvres. Elle est à l'épreuve. Je désire lui donner un traitement équitable et la meilleure chance possible; mais lorsque je vois le Pacifique-Canadien administré comme il l'est sans

la moindre accusation de la part des journaux, du public ou du Parlement, contre l'un de ses fonctionnaires, et que je vois en même temps le triste spectacle qui nous est présenté, je crois réellement que les meilleures intelligences du Parlement devraient s'unir et chercher le moyen de traiter équitablement les chemins de fer nationaux et la marine marchande canadienne.

L'honorable M. TAYLOR: L'honorable sénateur sera-t-il assez bon de me dire s'il se propose d'instituer des procédures contre les crimes cités par le rapport Temple? Ils touchent tous à la propriété publique.

L'honorable M. HAYDON: Puis-je demander à l'honorable sénateur s'il va déposer des accusations contre les gens dont il se plaint?

L'honorable M. TAYLOR: Je crois que l'honorable sénateur se moque du sujet. Il me paraît être l'avocat de la défense.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai rien vu dans le rapport qui puisse indiquer la commission d'une faute quelconque susceptible de provoquer une poursuite publique. Si mon honorable ami veut me signaler un cas dans lequel on puisse apporter les témoignages suffisants à un procès en cours, je me ferai un devoir de le présenter au département des Chemins de fer ou au département de la Justice, qui le transmettra au procureur général des provinces où l'offense a été commise.

L'honorable M. TAYLOR: Il y a dans le rapport Temple l'affidavit assermenté d'un officier du *Canadian Volunteer* qui déclare avoir reçu cinq caisses de whiskey pour l'usage du navire. L'affidavit est manifestement faux, puisqu'il n'a pas reçu ce whiskey pour l'usage du navire, et qu'il ne s'en est pas servi pour cet usage. Il ajoute que ce n'était pas à lui, qu'il n'en avait pas payé la valeur, et qu'il ignore le nom du propriétaire. Je ne veux pas que cet homme soit puni, mais s'il avait été questionné par M. Temple ou par tout autre enquêteur pour savoir la façon dont il avait obtenu ce whiskey, et pourquoi il a juré qu'il devait servir au navire, il aurait dévoilé le nom de ses collaborateurs sur le littoral. S'il était poursuivi pour avoir fait ces fausses déclarations, il aurait certainement indiqué les circonstances qui l'obligeaient à les faire. Vous avez là la clé de la combinaison. Vous devez commencer quelque part. La chose est claire, parce que l'affidavit assermenté est indubitablement faux, après avoir été déposé devant le percepteur des revenus.

L'honorable M. DANDURAND: J'attirerai l'attention du département des Chemins de fer et du département de la Justice sur le cas mentionné par mon honorable ami, afin qu'ils examinent les dépositions et qu'ils voient ce qu'elles contiennent.

Sur la motion du sénateur Robertson, le débat est ajourné.

BILL DES COMPAGNIES

Le sénateur Dandurand propose en troisième lecture l'adoption du bill 118, intitulé: Loi modifiant la loi des compagnies et de ses amendements.

La motion est adoptée, et le bill subit sa troisième lecture, tel qu'amendé.

BILL DES PENSIONS DE RETRAITE DU SERVICE CIVIL

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill 122, intitulé: Loi pourvoyant à un fonds de retraite pour les fonctionnaires publics.

L'honorable M. SCHAFFNER: J'aimerais à obtenir quelques renseignements du leader du gouvernement au sujet du principe de ce projet. Je crois que l'honorable sénateur admettra qu'il a passé par le comité spécial d'une façon par trop rapide, et sans que le principe soit établi.

L'honorable M. DANDURAND: Je demanderais à M. Finlayson de venir en Chambre.

L'honorable M. SCHAFFNER: Je regrette que l'ex-ministre du Travail (l'honorable M. Robertson) ait été obligé de sortir, parce que je crois qu'il aurait pu nous donner d'excellents renseignements sur certains points.

Je demanderai au leader du gouvernement sur quelle base nous nous appuyons pour légiférer sur les pensions de retraite des fonctionnaires?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami sait sans doute que tous ceux qui ont beaucoup d'employés, que ce soient les gouvernements ou les corporations, ont travaillé à l'élaboration d'un système pour assurer des pensions à leurs employés lorsqu'ils atteignent un certain âge. On y est parvenu en obligeant les patrons à assumer une partie des obligations, ou en les assumant toutes. Les provinces d'Ontario, de Québec, d'Alberta et de Colombie-Anglaise possèdent des lois de pensions de retraite. Le Dominion du Canada aussi a les siennes. L'honorable sénateur connaît l'histoire de ces lois. En 1908 elles furent abrogées et un nouveau système fut inauguré. Les employés de l'Etat étaient obligés de lais-

ser 5 p. 100 de leur salaire au gouvernement, et quand ils se retiraient du service ou mouraient, le montant versé s'était accumulé à leur crédit, portant intérêt à 4 p. 100 jusqu'en 1920, et à 5 p. 100 depuis, et il était versé à l'employé ou à sa succession.

Il est généralement admis, suivant les apparences, que le Dominion du Canada ne faisait pas pour ses employés tout ce qu'il aurait dû faire et le ministère des Finances a cru bon de soumettre une loi de pensions de retraite au Parlement. Le bill a été adopté par l'autre Chambre, et il nous a été remis. Il a été examiné en détail, au cours de deux séances, par le comité des banques et du commerce qui lui a fait subir un important amendement dont l'effet est que les membres des personnels temporaires, lesquels se chiffrent à plus de 10,000, et qui n'ont pas contribué aux premiers versements, pourront participer aux avantages de la loi sur paiement d'une somme égale à ce qu'ils auraient été obligés de payer s'ils avaient commencé en entrant. D'après le bill, tel que soumis au comité, ils étaient obligés de payer le montant du capital, et ils n'étaient pas tenus de payer l'intérêt que cette somme aurait produit si elle avait été versée en contributions annuelles réparties sur un certain nombre d'années.

Les contributeurs du fonds qui, depuis dix, quinze et vingt ans, ont versé leur part, se sentaient les victimes d'une injustice, parce que les nouveaux venus n'avaient pas à payer d'intérêt. Afin de les placer sur le même pied, et après avoir discuté le problème sérieusement, le comité a adopté un amendement qui oblige les membres du personnel temporaire à payer non seulement 5 p. 100 du salaire qu'ils ont reçu depuis qu'ils sont à l'emploi du gouvernement, mais aussi l'intérêt au taux de 4 p. 100. C'est le seul amendement important adopté par le comité.

L'honorable M. SCHAFFNER: Je n'avais aucun désir de critiquer en vous demandant ce renseignement, mais l'honorable sénateur doit savoir que par tout le pays, depuis longtemps, on cherche à savoir pourquoi les fonctionnaires doivent recevoir une pension, alors que les employés de tant d'autres industries, et tous les autres ouvriers du pays doivent travailler plus fort,—plus d'heures comme ils le disent, —pour moins d'argent et avec moins d'assurance d'emploi, et ne reçoivent pas de pension. L'honorable sénateur a dit que certains gouvernements provinciaux et des compagnies de chemins de fer ont des systèmes de pension.

L'honorable M. DANDURAND: Tout comme en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis.

L'honorable M. SCHAFFNER: Quant à cela, la réponse de l'honorable leader du gouvernement me donne pleinement satisfaction. Mais nous avons eu, ainsi qu'il l'a déclaré, un bill des pensions de retraite présenté en 1870, qui a été appliqué pendant plusieurs années, puis abrogé. Nous n'avons jamais pu connaître le motif de cette abrogation. Plus tard, vers 1920, nous avons eu ce qu'on appelle la loi Calder. Je n'ai jamais pu voir la nécessité d'une telle loi. On m'a donné la raison que certains fonctionnaires deviennent incapables de travailler à cause de leur âge,—ou pour d'autres motifs,—et que l'Etat considère nécessaire de s'en débarrasser. Je crois que l'on reconnaît généralement à l'heure actuelle que la loi Calder a été très onéreuse et qu'elle est devenue fort dispendieuse pour le pays.

Le Canada a aujourd'hui de lourdes obligations. La dette publique du Dominion, des provinces et des municipalités est dans les environs de $4,500,000,000. Cette dette est énorme, et il nous appartient de nous montrer très circonspects pour tout ce qui pourrait l'augmenter.

Il y a deux autres points que je désire toucher. Nous plaçons à $600 le salaire minimum de ceux qui peuvent recevoir une pension. C'est peut-être bien; je ne dis pas le contraire. D'autre part, d'après ce que je comprends, nous ne fixons pas de maximum. Un homme peut recevoir $4,000, $6,000, $8,000, $10,000, ou $15,000 par année pour son travail et lorsqu'il aura atteint 65 ou 70 ans, il recevra une pension importante pour le reste de son existence. Mais il y a plus. Nous avons lancé une idée nouvelle qui, je crois, est la bonne. A la mort d'un fonctionnaire, sa veuve doit recevoir 50 p. 100 de la pension à laquelle il avait droit, ses enfants recevront 10 p. 100, d'après certaines conditions, jusqu'à l'âge de 18 ans. Le système des pensions est peut-être très bien, mais il ne me semble pas juste d'accorder des pensions aux gens qui reçoivent de gros traitements. Je n'irai pas jusqu'à dire que l'on devrait fixer le maximum à $4,000, ou $6,000, mais je dis que les gens qui reçoivent $4,000, $6,000, ou $8,000 par année pourraient trouver le moyen d'épargner assez d'argent pour leurs vieux jours, ou pour leurs familles, sans faire appel au gouvernement et par lui aux travailleurs, c'est-à-dire à la classe la plus pauvre de notre pays. Bien que je fusse membre du comité qui a étudié ce bill, je sens néanmoins qu'il est de mon devoir de déclarer que l'on aurait dû fixer un montant maximum.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur serait-il assez bon de dire à la Chambre quelle est la pension de retraite que reçoivent les fermiers de l'Ouest?

L'honorable M. SCHAFFNER: Je n'ai pas parlé des fermiers. J'ai parlé des ouvriers, qu'ils travaillent dans les champs ou dans les rues. Ce sont ces gens-là qui devront aider à payer ces pensions de retraite.

Il est un autre point que j'aimerais à considérer. Je puis vous donner un exemple. Je connais un homme, que je ne vous nommerai pas, qui s'est retiré sous la loi Calder, qui a reçu, me dit-on, $5,000 le jour qu'il est parti, et qui recevra $2,000 par année jusqu'à sa mort. J'ai essayé de vérifier mon renseignement. Il est, à l'heure actuelle, aussi capable qu'il ne l'a jamais été d'accomplir ses fonctions. Comme question de fait, honorables sénateurs, il s'occupe aujourd'hui d'assurances dans cette ville.

L'honorable M. GRIESBACH: D'après quel article de la loi peut-il recevoir le versement d'une forte somme?

L'honorable M. SCHAFFNER: On m'a dit que c'était d'après la loi de retraite.

L'honorable M. GRIESBACH: Mais il n'existe aucun article à cet effet dans la loi Calder?

L'honorable M. SCHAFFNER: Non. C'est dans la loi de retraite. Nous avons la loi des pensions de retraite, la loi de retraite et la loi Calder, et nous avons maintenant une nouvelle mesure de pensions de retraite.

L'honorable M. GRIESBACH: Quel est l'âge actuel de cet homme?

L'honorable M. SCHAFFNER: Je ne puis pas vous donner son âge exact.

L'honorable M. GRIESBACH: Combien d'années a-t-il passé dans le service?

L'honorable M. SCHAFFNER: Je ne saurais le dire à l'honorable sénateur, mais je sais qu'il peut fort bien travailler, qu'il s'occupe d'assurances dans cette ville, et qu'il adresse aussi beaucoup de lettres aux journaux. Si nous autorisons un tel état de choses, il me semble que nous ne faisons pas tout notre devoir.

Et puis il y a une classe de gens que nous négligeons Elle n'est pas nombreuse, mais j'aimerais qu'elle reçoive la considération de cette Chambre. D'après l'ancienne loi, si un homme venait à mourir quelque temps après avoir été mis à sa retraite, et après avoir versé chaque année ses redevances pendant trente-cinq ans, sa veuve et sa famille ne recevaient rien. Nous avons beaucoup amélioré la situation à ce sujet dans le projet actuel de pensions de retraite. Je connais quelques veuves dans cette ville,—et je ne doute pas qu'il y en ait d'autres,—qui, d'après l'ancienne loi, n'ont rien reçu. Je ne crois pas que cette catégorie soit très considérable. Je ne pense pas que l'on puisse remédier à cette injustice avec la loi actuelle, ou qu'à cette époque de la session, on puisse faire quoi que ce soit pour ces veuves, mais je crois qu'il est du devoir du Parlement du Canada de voir à ce qu'on leur remette au moins le montant versé par leur mari dans le fonds commun. Je crois que ce serait simplement une justice à leur rendre. Pour n'avoir pas reçu ces montants, certaines d'entre elles sont dans une position plutôt difficile. Dans un cas en particulier dont j'ai eu connaissance, le mari, après avoir versé au fonds durant trente-cinq années, mourut environ un an après avoir pris sa retraite, et sa veuve doit maintenant travailler pour subsister. Et l'on me répète que d'autres ne peuvent pas travailler et dépendent de la municipalité pour vivre.

J'attire l'attention du gouvernement et de cette honorable Chambre sur ces faits, dans l'espoir que l'on pourra au moins leur payer la somme versée avec les intérêts.

Une autre remarque,—et l'honorable leader du gouvernement rectifiera, si je me trompe. Je crois que les fonctionnaires peuvent prendre leur retraite à soixante-cinq ans, mais qu'ils y sont obligés à soixante-dix.

L'honorable M. DANDURAND: Ils peuvent se retirer à soixante-cinq, mais ils doivent se retirer à soixante-dix.

L'honorable M. SCHAFFNER: C'est ce que j'ai dit. Ils peuvent se retirer à soixante-cinq, s'ils le désirent, mais la retraite est obligatoire à soixante-dix.

L'honorable M. ROBERTSON: Si le gouvernement le veut, ils peuvent être mis à leur retraite à soixante-cinq.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Ou il peut les garder.

L'honorable M. SCHAFFNER: Ils peuvent être gardés jusqu'à ce qu'ils aient atteint soixante-dix.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Oui, ou même davantage.

L'honorable M. SCHAFFNER: Je n'ai pas besoin de sortir de cette Chambre pour en trouver des exemple. Nous avons des sénateurs de soixante-dix, nous en avons de quatre-vingts, et un honorable sénateur a quatre-vingt-quatorze et est encore bien portant, autant que j'en puis juger. Maintenant que l'on a découvert le procédé scientifique de greffer les glandes de singe, Dieu sait jusqu'à quel âge un homme peut être utile.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ou quel tort il peut causer.

L'honorable M. SCHAFFNER: Oui. Je connais à Ottawa des hommes mis récemment à la retraite, qui peuvent encore rendre service. Je connais, depuis plusieurs années un homme mis à la retraite avec une pension ou une allocation. Je ne sais pas son âge exact, mais il est plein de vigueur, et je pense qu'on ne pourrait trouver personne en Canada pour s'acquitter de sa tâche aussi bien qu'il le fait. Je ne sais pas s'il voulait ou non prendre sa retraite; je ne le lui ai jamais demandé; mais je sais qu'il peut accomplir son travail quotidien. Je sais que les fonctionnaires partent les uns après les autres, avec cette prolongation de la loi Calder. Lorsque cet homme, que j'ai mentionné, aura pris sa retraite, il sera nécessaire de le remplacer, et son successeur ne fera pas son travail mieux que lui, mais il devra recevoir un salaire considérable.

Je regrette que l'on n'ait pas invité le Sénat à discuter plus à fond cette question. L'on ne peut pas m'accuser de prendre beaucoup du temps de cette Chambre, mais je désire faire ces quelques remarques. L'un des points sur lequel j'insiste est que l'on ne devrait pas pensionner ceux qui reçoivent un gros traitement, mais bien fixer une somme définie. Je ne présenterai pas de suggestion au sujet du montant maximum à recevoir. Je crois qu'il est absolument contraire au sens commun et qu'il est injuste de pensionner un homme qui reçoit de son pays un salaire de $15,000. De plus, le gouvernement devrait être prudent dans la mise à la retraite de gens qui peuvent et qui veulent travailler, parce que chaque pension signifie une dépense additionnelle. Et je demande expressément au leader du gouvernement de recommander, si possible, dans le cas des fonctionnaires qui ont contribué au fonds commun durant de longues années, trente-cinq ans, par exemple, et dont la veuve est laissée sans ressources, que le gouvernement remette au moins l'argent qui a été versé.

L'honorable M. REID: Honorables messieurs, ce bill est très important, et je regrette qu'il n'ait été envoyé au Sénat il n'y a qu'une semaine.

L'honorable M. BRADBURY: C'est la méthode ordinaire.

L'honorable M. REID: Il est injuste pour le Sénat et pour toutes les personnes qui s'intéressent à cette mesure qu'un bill de cette nature ne soit présenté que quelques jours avant la fin de la session.

On nous a dit que le bill avait été envoyé en comité. Il faut environ une heure ou deux pour le lire et pour en saisir la portée. Le comité n'a tenu que deux séances pour entendre les témoignages et prendre une décision sur ce bill. Je ne crois pas qu'en si peu de temps, le comité ait pu lui rendre justice.

Je suis en faveur du bill des pensions de retraite. Je crois que les fonctionnaires ont droit à des pensions de retraite. Il y a des précédents pour les fonds de retraite de la part des chemins de fer et d'autres corporations. L'administration des grandes lignes de chemins de fer est d'avis qu'il est de l'intérêt de l'opération des voies de posséder un fonds de pension, et c'est une simple justice à rendre à leurs employés qui ont travaillé plusieurs années et qui ne peuvent plus s'acquitter de leur tâche. La pension est accordée parce que les salaires que ces hommes reçoivent ne dépassent guère ce dont ils ont besoin pour vivre, ou au mieux peuvent-ils mettre de côté un fort petit montant. Les municipalités ont aussi inauguré des fonds de retraite. Tout employé qui a travaillé durant une certaine période reçoit une certaine allocation en se retirant ou est mis à sa retraite. Je sais que dans de nombreux cas les employés sont pensionnés.

J'ai vu à l'ouvrage les fonctionnaires des départements. J'admets ce qui a été dit par plusieurs personnes, que les fonctionnaires pourraient travailler plus longtemps qu'ils ne le font, que nous pourrions garder moins de fonctionnaires, et leur donner un meilleur salaire. Je ne crois pas que les salaires reçus par les fonctionnaires dépassent beaucoup ceux qui leur seraient donnés, s'ils travaillaient ailleurs. Lorsqu'un fonctionnaire a été engagé pendant de longues années et qu'il est devenu, soit par suite de maladie ou autrement, incapable de s'acquitter de ses devoirs, et qu'il doit être renvoyé, il n'est pas juste que le gouvernement le laisse avec sa famille à la charge de la charité publique. Il y a des gens qui ont été dans le service pendant trente-cinq ou quarante ans, en recevant juste assez d'argent pour vivre, et je m'oppose à ce qu'on les jette sur le pavé, lorsqu'ils vieillissent et qu'ils ne peuvent plus faire leur travail. Je crois que le parlement a parfaitement raison d'adopter un bil de pensions de retraite.

On a parlé de la loi Calder. On nous a dit qu'en vertu de ses clauses, des hommes se sont retirés à soixante et dix ans, bien qu'ils fussent en parfaite santé, et qu'on peut les voir à l'ouvrage en ville. Il est possible que des gens qui ont longtemps travaillé puissent paraître en bonne santé à cet âge; et cependant dans plusieurs cas, ils ne peuvent plus faire l'ouvrage qu'ils sont habitués de faire. Ils trouvent que leurs devoirs sont trop oné-

reux et que leurs forces ne peuvent plus soutenir le fardeau. Je ne crois pas qu'aucun sous-ministre va demander la mise à la retraite d'un de ses subordonnés, lorsqu'il est encore capable de s'acquitter de son travail; et après tout, c'est sur la recommandation du sous-ministre que les mises à la retraite ont lieu. Le sous-ministre est celui qui sait si un homme peut faire son ouvrage ou non. Si nous n'avions pas de loi Calder, ni de bill de pensions de retraite, le sous-ministre ne pourrait demander à personne de prendre sa retraite. Il ne pourrait pas jeter un homme sur le pavé. C'est la raison pour laquelle a été adoptée la loi Calder. En vertu de cette loi, un nombre considérable de fonctionnaires s'est retiré, au cours des dernières années, mais tous les cas qui m'ont été soumis, ou dont j'ai entendu parler, ont été classés parce que les fonctionnaires mis à la retraite ne pouvaient réellement plus donner satisfaction; et je crois que 90 pour 100 d'entre eux étaient heureux de pouvoir prendre leur retraite avec une petite pension qui leur permettait de vivre.

Dans le présent bill, il est un article dont je suis très content; C'est celui dont a parlé l'orateur précédent et qui accorde une certaine protection aux veuves et aux enfants. Prenez le cas d'un fonctionnaire qui a été employé pendant trente-cinq à quarante ans et qui d'après l'ancienne loi a versé peut-être des milliers de dollars. Il meurt quelques temps après sa mise à la retraite. Ce fut l'un des aspects malheureux de l'ancienne loi que la veuve n'ait pu recevoir que deux ou au plus trois mois de salaire, bien qu'elle n'eût pas souvent un autre dollar à la maison. C'était une injustice. Mais cette loi a été appliquée, pendant de nombreuses années. Si quelques-unes des personnes qui ont souffert à cause d'elle vivent encore, je suis entièrement en faveur de les soulager dans leurs difficultés présentes. On a dit que certaines d'entre elles travaillent pour leur subsistance. Je ne crois pas que les personnes de cette catégorie soient très nombreuses. La demande de l'honorable sénateur qui a relevé le cas précédent doit être considérée par le gouvernement, et, à la prochaine session, nous devrons porter remède à l'injustice qui a été commise.

Je me suis levé, toutefois, pour attirer l'attention de mes collègues sur l'amendement adopté au comité permanent des banques et du commerce. Comme je l'ai dit, je ne crois pas que le comité ait eu le temps nécessaire pour rendre justice à cette mesure, et si les règlements le permettent je désire présenter un amendement au rapport du comité.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur peut présenter un amendement à la motion en troisième lecture.

L'honorable M. REID: Je serai très heureux de le faire. Mon amendement est très simple. On nous dit que l'un des buts du bill qui nous est présenté est de porter profit aux veuves et aux orphelins. Je crois que tous les honorables membres de cette Chambre sont heureux de cette clause du bill. Le comité a retranché à la page 9, les deux mots "sans intérêt", et il a ajouté "avec intérêt simple au taux de 4 pour 100 par année". Prenez une personne qui a été dans le service pendant de nombreuses années, et dont il faut protéger la veuve. Suivant cet amendement, il doit payer la différence entre 5 pour 100 du salaire total qu'il a reçu et le montant qu'il a déjà versé, et de plus ajouter "l'intérêt simple au taux de 4 pour 100 par année". Supposons que cette différence soit de $100 par année, et qu'il ait été dans le service 35 ans. La différence et l'intérêt pendant 35 ans feraient plus que doubler le montant. Il y a des fonctionnaires qui auraient à payer $2,000; et ajouter l'intérêt pendant 35 ans, même l'intérêt simple, c'est augmenter très sensiblement le montant qu'ils auraient à verser. Il y a très peu de fonctionnaires qui ont de l'argent de côté, et qui pourraient payer cette somme tout d'un coup.

L'honorable M. SCHAFFNER: Ils n'ont pas à le faire.

L'honorable M. REID: Non, mais s'ils viennent à mourir, leur succession doit y pourvoir, et ceux qui sont supposés en profiter, les veuves et les orphelins, sont ceux qui sont obligés de payer. Demander de verser le montant additionnel, c'est causer des difficultés à bien des gens. La différence n'est pas énorme, si on la considère dans son ensemble, mais l'augmentation des obligations paraîtra très onéreuse à ceux qui doivent la supporter. On aurait dû laisser l'article tel qu'il était. Le bill a été préparé après des études sérieuses de la part des employés et du gouvernement. Le comité du Sénat ne l'a considéré qu'avec précipitation et sans témoignages suffisants, et je crois que le Sénat commettrait une grande injustice à l'égard des veuves et des enfants en insistant sur l'amendement suggéré. Je demande donc de la part de ceux qui sont frappés, que l'on reconsidère la recommandation du comité. Je demande qu'on laisse le bill tel qu'il était originairement. Dans ce but, si ma motion est régulière, je propose un amendement au rapport du comité des banques et du commerce. Ce rapport dit:

Page 9, ligne 16.—Retrancher "sans intérêt" et insérer "avec intérêt simple aux taux de quatre pour cent par année".

Page 9, ligne 29.—Retrancher "sans intérêt" et insérer "avec intérêt simple au taux de quatre pour cent par année".

Je propose que ces mots soient retranchés, et que le reste du rapport soit accepté tel que soumis à la Chambre.

Honorables messieurs, je dois dire en conclusion que j'approuve fortement cette mesure de pensions de retraite pour les fonctionnaires. Je suis de tout cœur pour cette mesure, parce que je crois qu'elle est nécessaire pour le service public et que ce n'est qu'une justice à rendre aux fonctionnaires. Plusieurs grosses corporations organisent des fonds de pensions non seulement pour leurs employés, mais aussi pour leurs femmes, et dans l'intérêt des veuves et des orphelins, j'espère que l'honorable leader du gouvernement verra à ce que cette mesure soit adoptée. Nous verrons comment elle fonctionne pendant les six ou sept prochains mois, et il n'y a pas de doute qu'elle nous sera présentée de nouveau, alors que nous pourrons lui donner toute l'attention à laquelle elle a droit, et retrancher les articles inutiles, si la chose est nécessaire.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Honorables messieurs, je n'ai que quelques mots à dire au sujet de la mesure présentée. Le Dominion du Canada avait une loi de pensions de retraite qui a commencé sur des bases modestes, qui avait ses défauts sans doute, et qui n'offrait peut-être pas toute la protection voulue sur diverses questions d'administration. Il arriva que le parti opposisionniste proféra des remarques très caustiques au sujet de cette mesure et qu'il affirma que s'il prenait jamais les rênes du pouvoir, le bill des pensions serait jeté au feu. C'est ce qui arriva, mais je sais pertinemment que les adhérents du parti se débarrassèrent du bill des pensions, regrettèrent leur action, et ils sentirent que l'on aurait dû garder le statut, en améliorer les conditions, plutôt que d'abolir la loi. A partir de cette époque, l'opinion s'est créée, au Parlement et au dehors, en faveur d'une autre loi des pensions de retraite, améliorée si possible. Je suis tout à fait en faveur du principe de la législation incorporée dans ce bill.

Mon honorable ami de l'Ouest (l'honorable M. Schaffner) a demandé pourquoi nous devons avoir une telle loi. Ceux qui ont parlé avant moi ont répondu à cette question. Mais je dois ajouter que l'un des buts de cette mesure est d'assurer une plus grande compétence et une plus grande économie dans le service public du pays. Une bonne loi de pensions de retraite bien administrée est une forme moins dispendieuse de service administratif que tout autre mode privé du fonds de retraite. Je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami de l'Ouest lorsqu'il parle des limites à imposer sur les salaires trop élevés. Les salaires sont beaucoup plus élevés qu'autrefois, et dans une certaine mesure je le regrette. Des hommes prennent aujourd'hui des positions à des salaires qui, il y a 15 ans, nous auraient frappés de stupeur. Si nous plaçons des hommes dans de hautes positions à des salaires de $10,000 et plus par année, il me semble que nous avons toutes les raisons de les laisser s'occuper de leurs affaires de famille, et de ne pas faire appel aux contribuables pour les pensionner. Je crois que nous pourrions faire quelque chose à ce sujet plus tard.

J'ai étudié cette mesure, et je partage le même avis que l'honorable sénateur qui m'a précédé (l'honorable M. Reid). Cette loi est le résultat d'une somme considérable d'étude et de réflexion. Si jamais une législation a une excellente base, c'est bien celle-ci. Les comités des Communes ont fait des enquêtes, d'année en année, et ils ont établi les bases de cette loi, qui me paraît être une excellente mesure. Je suis donc d'avis que l'on devrait adopter cette mesure sans changer quoi que ce soit à ses principes essentiels, remettant à plus tard le soin de l'amender lorsque nous aurons plus de temps et que les points faibles seront mieux visibles.

La proposition que les anciens employés, pour jouir de ces avantages, doivent verser dans le fonds commun non seulement les montants qu'ils auraient dû déposer s'ils avaient payé jusqu'à présent, mais encore un intérêt au taux de 4 p. 100 par année sur ces montants, rend la législation impraticable pour une grande partie de cette classe comptant de 12,000 à 15,000 employés, qui ne peuvent déposer les sommes voulues. La conséquence en est que ceux qui ne peuvent pas le faire doivent renoncer aux bénéfices de cette loi, malgré le sentiment et la sympathie que nous avons pour eux et qui nous dit de ne pas jeter sur le pavé de vieux employés sans pourvoir à leur besoins. C'est ainsi que pour l'économie de l'administration, cette proposition aura des effets contraires à l'esprit de la loi. Dans l'autre Chambre, on a tenu compte de l'équité, et l'on a prescrit les avantages énumérés dans la loi. Je crois donc expédient de chercher le moyen d'abandonner cette partie des recommandations du comité des banques et du commerce, et d'adopter le projet tel qu'il nous est venu de la Chambre basse.

Il est deux autres points que j'aimerais à relever dans le bill, si ces remarques peuvent

être de quelque utilité à l'heure actuelle; ils peuvent certainement servir au cours d'une session prochaine, alors que nous aurons plus de temps à notre disposition. L'un de ces points est la limite d'âge à 70 ans. Je ne vois aucune nécessité de la part du comité des banques et du commerce de placer un amendement à la page 6, article 10. L'amendement me paraît se contredire. Tous les membres semblent s'être entendus pour reconnaître qu'à 70 ans, le fonctionnaire le plus compétent que l'on puisse obtenir dans une certaine branche des activités départementales est obligé de prendre sa retraite. Il pourrait encore nous faire bénéficier deux, trois, quatre, cinq ou six ans de son expérience alministrative, et cependant il abandonne son poste pour le laisser à un autre.

L'honorable M. DANDURAND: On y pourvoit.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Le comité dit: "Oui, nous comprenons cela; nous empêcherons cette injustice de se perpétrer en demandant que ce prolongement de fonctions se fasse tous les ans, au lieu d'une période fixe de quatre, cinq ou six ans." Mais pourquoi demande-t-il qu'après que cette loi aura été en vigueur durant une période de 10 ans, la limite d'âge ne sera plus prolongée? Si le principe est bon pour un fonctionnaire qui est maintenant en pleine possession de ses forces, peut-être à l'âge de 70, 72 ou 73 ans, il sera toujours bon pour le service public, dans dix ans. En conséquence, il me semble qu'il y a inconséquence dans l'application de ce principe, par rapport à ceux qui sont actuellement fonctionnaires, parce qu'il ne s'appliquera plus dans 10 ans. Si je suis bien renseigné, telle est mon opinion.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a raison s'il prend le bill tel qu'il a été présenté aux Communes; mais cette partie du bill a été modifiée et il ne nous est pas présenté avec cette clause.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: On y lit:

Mais cette prorogation ne doit pas être accordée après l'expiration de dix années à compter de la date où la présente loi est devenue exécutoire.

Cet article fait encore partie du bill.

L'honorable M. DANDURAND: Le très honorable sénateur a le bill tel que présenté aux Communes, mais non pas tel qu'il nous est parvenu.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Si cet article est éliminé, mon objection disparaît.

Il y a d'autres points que j'aimerais à soulever, mais je ne veux pas soulever de débat à ce sujet. Nous aurons amplement l'occasion de discuter ce projet lorsqu'il nous sera présenté de nouveau dans les années à venir. Dans son ensemble, la mesure est excellente, et elle possède de nouvelles caractéristiques fort humanitaires, et justes en même temps, ce qui ne peut que me satisfaire.

L'honorable M. McMEANS: Comme j'occupais la position de président en charge de ce comité, j'aimerais à dire un ou deux mots sur les remarques des deux orateurs précédents sur la question d'intérêt. J'ai cru comprendre lorsque nous avons discuté l'affaire en comité, que des réclamations sont venues des fonctionnaires qui disaient: "Nous avons contribué à ce fonds depuis de longues années, et nous avons reçu l'intérêt qui nous revenait." Un fonctionnaire pouvait dire: "J'ai versé un capital de $2,000, et cette somme est à mon actif, et j'ai à mon crédit $400 ou $600 d'intérêts." Alors, comment voulez-vous qu'un homme qui n'a rien versé soit mis avec lui sur un pied d'égalité, tandis que l'homme qui a versé son argent perd pratiquement tout son intérêt? L'amendement a été présenté non pas pour imposer d'onéreuses obligations, mais pour traiter tout le monde avec justice. Les fonctionnaires eux-mêmes croient qu'il n'est pas équitable et juste, après avoir payé divers montants, mis à leur actif par le gouvernement, augmentés de l'intérêt qui leur revenait, de voir cet intérêt pratiquement détruit au profit de quelqu'un qui n'a rien payé du tout.

L'honorable M. BRADBURY: Ceci égaliserait quelque peu les choses.

L'honorable M. McMEANS: Mais l'homme qui n'a rien payé se trouve à jouir des mêmes avantages, d'après la loi, que celui qui a payé.

L'honorable M. DANDURAND: Le cas suivant nous a été présenté. Le fonctionnaire a été 20 ans dans le service; il a versé régulièrement au fonds 5 p. 100 par année...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous voulez dire d'après la loi de retraite.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Et seulement d'après la loi de retraite.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, ou 3½ pour cent d'après le fonds de pensions de retraite. Il a versé ses contributions pendant 20 ans, et l'intérêt lui a été donné sur tous ses paiements. Il emporte donc au nouveau fonds en vertu du nouveau bill, ce montant avec intérêts composés. A ses côtés, se trouve un fonctionnaire que l'on appelle temporaire; qui reçoit un salaire égal ou inférieur;

qui a un reçu ou non des augmentations; mais qui a été empêché de contribuer au fonds à cause de son état d'employé temporaire; qui n'a rien versé au fonds durant ces 20 années. En vertu du nouveau bill, il peut verser, en un seul montant, le capital qu'il aurait dû verser pendant ces 20 ans; or, d'après le bill qui a été présenté au comité, il n'était pas obligé de payer l'intérêt que son collègue avait été obligé de verser durant les 20 ans. On a discuté la question d'équité dans le fonctionnement de la loi. On a déclaré, en sa faveur, qu'il n'avait pas le droit de contribuer au fonds commun; qu'il n'y a pas été forcé, et que n'étant pas obligé de verser sa part, il n'a peut-être pas été capable de s'acheter une annuité d'assurance, ou qu'il n'a pas déposé son argent en banque, comme il aurait pu le faire. Cet argent a été dépensé. Il y a aussi l'argument possible qu'étant un fonctionnaire temporaire, il n'a pas reçu les augmentations qu'ont eues les employés permanents.

L'honorable M. BRADBURY: Ecoutez, écoutez; c'est là le point important.

L'honorable M. DANDURAND: Qu'il ne les a pas reçus et qu'on lui demande maintenant de verser le principal seulement. D'autre part, le fonctionnaire qui a versé son argent pendant 20 ans déclare: "Ce capital a porté fruit; l'intérêt va au fonds commun et mon voisin, qui arrive maintenant, n'apporte pas autant que j'ai versé". Il aurait pu placer son argent en banque, ou l'avoir prêté, ou l'avoir déposé dans l'assurance, ou encore dans une rente viagère. En tout cas, nous avons 10,000 fonctionnaires qui ont accumulé un montant fort important à intérêt composé; et nous avons aussi 10,000 employés temporaires qui seront capables d'entrer dans la combinaison avec un montant moins élevé.

L'honorable M. BRADBURY: Ils auraient tombé sous l'application de la loi, s'ils avaient été permanents, et s'ils avaient reçu leurs augmentations.

L'honorable M. DANDURAND: Ils disent: "On nous a enlevé la chance de contribuer au fonds;" On leur répond, bien entendu: "Mais qu'avez-vous fait de votre argent? Nous avons versé 5 pour cent; comme fonctionnaires permanents, nous étions obligés de le faire; peut-être n'y a-t-il aucun mérite à cela puisque nous étions obligés".

Je ne sais pas si j'ai oublié quelque objection de part ou d'autre; mais telle me semble la situation.

Je désire déclarer à mon honorable ami de Grenville (l'honorable M. Reid) qu'en dépit du fait que le comité n'a siégé que deux fois, les deux séances ont été fort longues, et nous avons étudié le bill jusqu'à ce qu'il nous donne satisfaction. Ce fut l'une des questions qui retinrent notre attention, et les membres du comité en sont venus à la conclusion qu'il est juste que le nouveau venu apporte au fonds autant que le vieux fonctionnaire y a versé.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur pense-t-il que c'est juste? Je ne le crois pas.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne dis pas cela. Je soumets les raisons qui ont déterminé le comité à adopter ses résolutions.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il est six heures.

L'honorable PRESIDENT: Avant d'ajourner la Chambre, je désire faire remarquer à l'honorable représentant de Grenville (l'honorable M. Reid) que l'amendement qu'il a placé entre mes mains est irrégulier. Il a comme but d'amender le rapport du comité des banques et du commerce. Ce rapport est déjà adopté par la Chambre, et nous sommes maintenant à discuter la troisième lecture du bill.

L'honorable M. REID: J'ai compris que je pouvais présenter un amendement du genre de celui que j'ai lu; mais si mon amendement n'est pas rédigé dans les termes voulus, je demanderai la permission de le modifier et de renvoyer le bill au comité.

L'honorable PRESIDENT: D'après les règlements de cette Chambre, je ne crois pas que l'honorable sénateur puisse agir ainsi. Le sénat a adopté le rapport du comité des banques et du commerce, et je ne crois pas que le Sénat puisse maintenant demander qu'il soit amendé.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur n'a plus que la troisième lecture.

L'honorable PRESIDENT: Le Sénat ayant adopté le rapport, il ne peut pas être amendé sur ce point.

L'honorable M. DANDURAND: Mais l'honorable sénateur peut le présenter en troisième lecture.

L'honorable M. McMEANS: Pas sur ce point.

L'honorable M. REID: Alors je puis proposer que le bill soit laissé en suspens, et proposer ensuite que le rapport du comité soit reconsidéré par la Chambre?

L'honorable PRESIDENT: Non.

L'honorable M. REID: Alors, si je puis comprendre, il n'existe aucun moyen de présenter un amendement de ce genre.

L'honorable PRESIDENT: A l'heure actuelle je ne saurais vous dire. J'étudierai la question avant 8 heures.

L'honorable M. ROBERTSON: Je suis sûr que personne ne veut empêcher la discussion sur ce sujet. Ne serait-ce pas régulier que l'honorable sénateur puisse proposer que le bill ne soit pas accepté en troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au comité plénier pour être étudié de nouveau? En ce cas, il ne serait pas renvoyé au même comité.

L'honorble M. DANDURAND: Son Honneur le président du Sénat étudiera l'affaire entre 6 et 8 heures.

A six heures, le Sénat lève sa séance.

Le Sénat se réunit de nouveau à 8 heures.

L'honorable PRESIDENT: Honorables messieurs, en étudiant le point du règlement qui été sculevé à 6 heures, je trouve à la page 272 de May:

Hatsell a établi la règle toujours suivie depuis: "Qu'un bill peut subir des modifications à toutes ses phases, soit par des suppressions, soit par des additions, au texte, nonobstant le fait que, dans l'une des phase précédentes du bill, le même amendement aurait pu être adopté ou rejeté".

L'amendement présenté par l'honorable sénateur était bien un amendement au rapport du comité. Nous nous en sommes occupés; mais il peut présenter un amendement pour proposer que le bill ne soit pas adopté en troisième lecture, mais qu'il soit amendé par l'élimination de ces mots.

L'honorable M. REID: Honorables messieurs, pour me soumettre à l'avis de Son Honneur le président, je présenterai maintenant l'amendement qui se trouve entre ses mains, —que le bill ne soit pas adopté en troisième lecture, mais qu'il soit adopté avec l'amendement que j'ai mis entre les mains de Son Honneur le président.

L'honorable PRESIDENT: Il est proposé par l'honorable M. Reid, appuyé par l'honorable M. White, de Pembroke:

Que le bill 122, tel qu'amendé ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois, mais qu'il soit modifié de nouveau comme suit: que le mot "ne" soit inséré avant le mot "soit" et le mot "pas" après, et que les mots suivants soient ajoutés: "mais qu'il soit amendé de nouveau par le retranchement des mots "avec intérêt simple au taux de quatre pour cent par année", partout où ces mots se rencontrent, et leur remplacement par les mots "sans intérêt".

L'honorable M. REID: Honorables messieurs, je dois dire que dans le bill original qui nous a été transmis par la Chambre des Communes, on offrait aux fonctionnaires qui n'avaient pas contribué au fonds de pensions de retraite, et qui désiraient payer le montant correspondant au temps pendant lequel ils ont été employés, afin de faire bénéficier de la loi leurs femmes et leurs enfants, de verser cette somme sans intérêt. Lorsque le bill a été présenté au comité des banques et du commerce, ce comité a adopté plusieurs amendements dont l'un est que les mots "sans intérêt" fussent retranchés, et qu'on leur en substitue d'autres qui les obligent à payer 4 p. 100 par année d'intérêt simple sur le montant qu'ils auraient été obligés de payer.

J'ai cru que les fonctionnaires tout probablement n'auraient pas en mains l'argent nécessaire pour payer ces montants, avec intérêt de banque, et que cet intérêt serait une forte taxe à leur imposer, surtout dans le cas des petits salariés; et comme le payement est fait réellement dans l'intérêt des femmes et des enfants, j'ai cru que le gouvernement ne devrait pas exiger l'intérêt.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, je désire ajouter un mot en faveur de l'amendement de l'honorable représentant de Grenville (l'honorable M. Reid). Il existe maintenant trois principaux avantages pour les fonctionnaires. Dès 1870, une loi de pensions de retraite était présentée et restait en vigueur jusqu'en 1898. D'après cette loi, un mince pourcentage de son salaire, environ 2 p. 100, était payé par le fonctionnaire, et lorsqu'il se retirait, il recevait une rente viagère, mais rien pour ses enfants.

En 1898, comme l'a dit mon honorable ami le représentant d'Ottawa, cet après-midi, un autre gouvernement adopta la loi de retraite, que l'on regarda comme un avantage immense pour les employés de l'Etat. D'après cette loi les fonctionnaires durent subir une réduction obligatoire de 5 p. 100 sur leurs salaires. Ce montant devait aller au fonds de retraite, et sur l'argent ainsi obtenu, ils devaient recevoir un intérêt, au taux de 4 p. 100 semestriellement que l'on plaçait à leur crédit. On nous a déclaré qu'il y a environ 20,000 ou 22,000 employés qui tombent sous le coup de cette loi de retraite et qui ont contribué à ce fonds.

En 1920, je crois, la loi Calder, ainsi qu'on l'appelle, a été mise en vigueur. Le bill des pensions de retraite maintenant soumis à cette Chambre spécifie d'abord que tous les 22,000 employés auxquels s'appliquaient les dispositions de la loi de retraite participeront maintenant au fonds de pensions de retraite dans lequel ils se trouveront à verser le montant déjà accumulé à leur crédit en plus des intérêts.

L'honorable M. GRIESBACH: Puis-je demander quel est le montant de ce fonds?

L'honorable M. ROBERTSON: On m'informe que le montant de ce fonds est d'environ $9,000,000 ou $10,000,000 et que la somme de l'intérêt accumulé sur les paiements versés par les fonctionnaires depuis 1898, s'élève à $3,000,000 de plus.

L'honorable M. GRIESBACH: Est-ce la balance nette ou si c'est un montant sur lequel on peut encore tirer?

L'honorable M. ROBERTSON: C'est la balance en mains, je crois. On propose maintenant que 22,000 fonctionnaires tombent sous le coup de cette loi nouvelle, et le fonds accumulé formera le noyau du fonds applicable à la loi.

Le gouvernement propose aussi de souscrire une part de 5 p. 100; de telle sorte que le fonds sera doublé, et que les bénéfices que recevront les employés seront accrus et seront distribués à la veuve et aux enfants de moins de 18 ans du fonctionnaire défunt, un tel paiement étant versé à la veuve tant qu'elle n'est pas remariée. Je crois que cette partie du bill est tout à fait digne d'approbation.

Mais, comme l'a dit l'honorable représentant de Grenville, il existe une différence de traitement, parce que quelque 15,000 fonctionnaires, qui n'ont pas été jusqu'ici inscrits sur la liste permanente, jouiront de ces avantages; et pendant ces 20 ans, disons, de service, ils ont peut-être économisé 5 p. 100 de leurs appointements, et ils participent aux avantages de la loi tout comme les autres, tout en ayant accumulé en même temps plusieurs centaines de dollars d'intérêt. Le vieux fonctionnaire permanent perd son intérêt, tandis que le nouveau fonctionnaire dépose un montant global, sans intérêt. Comme illustration, disons que A est un fonctionnaire qui a été à l'emploi du gouvernement pendant 20 années, au salaire de $2,000 par année. Il a versé 5 p. 100 de ces $2,000 dans le fonds et on lui a donné, dans l'intervalle, 4 p. 100 sur les sommes qu'il a déposées durant cette période.

L'honorable M. GRIESBACH: Chaque année?

L'honorable M. ROBERTSON: Chaque année. Il est probable que l'intérêt accumulé doit s'élever à environ $800 à l'heure actuelle. Le gouvernement n'a pas versé un sou dans ce fonds; il a été formé par les contributions des fonctionnaires. On propose maintenant que le gouvernement s'en mêle et participe à ce mode de pensions de retraite, et qu'il verse un montant égal à celui qui a été versé par les fonctionnaires anciens et les 15,000 nouveaux fonctionnaires qui n'ont pas été considérés jusqu'à présent comme des employés permanents, bien que certains d'entre eux soient à l'emploi de l'Etat depuis de longues années.

Le très honorable sir GEORGE E. FOSTER: Un montant égal à partir d'aujourd'hui?

L'honorable M. ROBERTSON: A partir d'aujourd'hui. Ils auront la chance d'y participer avec ceux qui y ont déjà versé 5 p. 100 de leurs appointements, depuis qu'ils sont entrés dans le service. Lorsqu'ils auront ainsi agi, ils auront payé, dollar pour dollar, ce que les autres fonctionnaires ont payé depuis 20 ans; et cependant depuis ces 20 ans, ils ont eu l'avantage de leur argent, qu'ils ont placé dans des banques d'épargnes, dans des bons de la Victoire, ou dans d'autres entreprises, et qui ont porté intérêt. Il y a donc cette disparité entre les nouveaux participants et les fonctionnaires qui ont contribué au fonds de retraite.

L'honorable M. REID: Le montant de 5 p. 100 par année payé par les fonctionnaires est déposé dans ce qu'on appelle le fonds de retraite?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui.

L'honorable M. REID: Ainsi, dans le cas d'un fonctionnaire mis à sa retraite, il reçoit sa pension sur la base de ses cinq dernières années de salaire, et il reçoit de plus le paiement de l'allocation de retraite.

L'honorable M. ROBERTSON: Je ne crois pas que l'ancienne loi de retraite s'applique au fonctionnaire qui choisit les avantages de la nouvelle loi de pensions de retraite.

L'honorable M. REID: C'est le point que je désire faire comprendre. Quant au montant qui doit être versé, si le fonctionnaire est mis à sa retraite, peu importe, parce qu'il ne recevra pas du tout son fonds de retraite. La seule différence surviendra lorsqu'un fonctionnaire préférera prendre son fonds de retraite au lieu de sa pension. Ce que je veux relever est que la pension est destinée à ceux qui veulent prendre leur retraite avec pension, et non pas à ceux qui veulent quitter le service en exigeant leur argent. Ils veulent une pension de retraite et non pas une mise à pied.

L'honorable M. ROBERTSON: Le cas est prévu, je crois, pour les deux classes mentionnées. Mais il est une autre classe digne de considération. C'est l'inégalité de traitement que j'ai mentionnée, je crois, qui a poussé le comité à présenter sa recommandation pour que ceux qui arrivent et versent leur quote-

part, payent aussi l'intérêt à 4 p. 100, afin d'être sur un pied d'égalité avec les 20,000 employés que j'ai déjà nommés.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur me donne-t-il une minute? Je crois qu'il a négligé un point fort important. C'est que ces employés n'ont pas reçu d'augmentations annuelles, parce qu'ils étaient employés temporaires, alors que leurs collègues permanents avaient chaque année leurs augmentations.

L'honorable M. ROBERTSON: C'est très vrai, mais je crois que mon honorable ami se rappellera que deux sénateurs ont déjà soulevé ce point cet après-midi, et je n'ai pas voulu occuper trop longtemps l'attention de cette Chambre, en répétant ce qui a déjà été dit. Mais l'honorable représentant de Grenville présente une motion pour que l'on n'adopte pas le rapport du comité, parce que son adoption créerait une autre injustice. Un nombre important de vieux fonctionnaires, qui sont à l'emploi de l'Etat depuis 30 et 40 ans, et auxquels s'applique la loi des pensions de retraite, s'ils ont les qualités voulues, doivent non seulement payer la différence qui existe entre les 2 p. 100 et les 5 p. 100 de leurs salaires durant toute cette période d'années, mais aussi verser l'intérêt sur le montant, ce qui doublera environ la contribution qu'ils ont à verser, et ce qui rend la mesure entièrement inapplicable.

L'honorable M. GRIESBACH: Il existe une autre inégalité de traitement pour ces vieux fonctionnaires, et c'est qu'ils ont payé l'impôt sur le revenu accumulé.

L'honorable M. ROBERTSON: Cette objection a été faite, mais lorsqu'on en vient à calculer ce que cette obligation signifie en sous et en dollars, on s'aperçoit qu'elle est insignifiante. C'est cependant un point à considérer.

Pour rendre la mesure absolument équitable, à mon point de vue, je crois que l'on devrait remettre aux fonctionnaires le montant de l'intérêt accumulé sur l'argent qu'ils ont versé, et ils pourraient alors recommencer sur le même pied que ceux qui commencent avec une contribution basée sur une proportion de 5 p. 100. Il existe des raisons pour que le gouvernement et d'autres, peut-être, considèrent cette suggestion comme irréalisable, mais je ne crois pas que l'obligation de payer l'intérêt sur la somme qu'ils apportent remédiera à la situation, ou rendra le fonctionnement de la loi plus facile, ou améliorera le sort des milliers de fonctionnaires auxquels cette loi est destinée.

J'espère, donc, que la motion de mon honorable ami de Grenville sera adoptée; et, de plus, lorsque cette loi sera appliquée et ses faiblesses signalées, elle pourra subir des modifications de temps à autre, et les abus pourront être éliminés. Je crois qu'en dépit du fait que cette loi a subi un examen sérieux, il est un certain nombre de points qu'il serait mieux de considérer à nouveau. Mais nous pouvons toujours le faire à une autre session.

L'honorable M. GRIESBACH: J'admets avec l'honorable représentant de Grenville qu'il est malheureux de voir un bill d'une si grande importance,—importance due à ses répercussions financières et à son application qui affecte tant de personnes,—ait été présenté au Sénat à la fin de la session, alors que nous n'avons pas le temps de l'étudier. On espère, toutefois, que le bill a été préparé en se basant sur les principes les plus exacts d'actuaire et qu'en conséquence, il doit être adopté dans son entier, parce que les conséquences de notre intervention pourraient alors être beaucoup plus graves qu'on ne le pense.

J'approuve complètement un mode de pensions de retraite, parce qu'il est essentiel au bon fonctionnement du service civil. Je n'approuve pas, cependant, l'honorable représentant du Manitoba (l'honorable M. Schaffner) ou tous ceux qui partagent son opinion, que parce que certains fonctionnaires reçoivent de bons salaires, ils ne doivent pas participer à ces pensions de retraite. A mon point de vue, la seule question que nous devrions nous poser est de savoir s'ils valent leur salaire. S'il le valent, ils doivent participer aux avantages de la loi sur le même pied que les autres.

Je ne suis pas d'avis que l'on doive garder dans le service les fonctionnaires qui dépassent soixante-dix ans. Il est possible que ces gens soient en pleine possession de leurs facultés; mais il est un autre principe qui s'applique dans la circonstance. C'est le principe de promotion, sans lequel le service ne peut pas espérer bien fonctionner. Il doit y avoir des vacances en haut de l'échelle. C'est pourquoi j'admets qu'on fixe un âge arbitraire, et je crois que l'âge de 70 ans est une limite raisonnable.

Je ne me lève pas autant pour discuter cette question que pour signaler un point dont le bill ne s'occupe pas du tout,—et c'est l'attribution d'une pension ou d'une allocation à un homme qui occupe dans le service public une position qui comporte un certain élément de risque, et qui, dans l'exercice de ses fonctions, peut subir quelque accident pour lequel il devrait recevoir une indemnité. Cette classe de personnes est celle des facteurs dans le service postal. Ce sont des gens qui doivent être dehors dans toutes les températures, et plusieurs

d'entre eux subissent des accidents qui ont des suites graves et qui les forcent souvent à se retirer du service.

Si nous avions une loi semblable à la loi des compensations ouvrières, ils pourraient en retirer des avantages. Ils ne peuvent pas, cependant, jouir des privilèges des lois provinciales d'indemnisation, et je crois que ce bill devrait renfermer quelque clause qui assurerait une indemnité à ceux qui subissent des blessures qui souvent dégénèrent en maladies les obligeant à quitter le service.

L'honorable représentant de Welland (l'honorable M. Robertson) a remarqué que nous pourrions nous occuper de cette mesure les années prochaines, et il a dit que la loi pourrait subir des amendements. Je suggère donc au gouvernement de prendre cette proposition en considération, et d'assurer à cette catégorie très considérable et très recommandable du service public une indemnité contre les accidents de leur métier, avec une pension de retraite correspondante; et l'on devrait s'entendre entre les gouvernements des provinces et le fédéral pour que ces gens soient compris dans l'application des lois des accidents du travail.

L'honorable M. McMEANS: Je voudrais demander à l'honorable représentant de Welland (l'honorable M. Robertson) quelle serait l'allocation de retraite en vertu de la loi Calder? D'après moi, cette loi est très compliquée, et une simple lecture ne suffit pas à la faire comprendre. D'après ce que je vois, elle spécifie qu'un homme, en se retirant du service, reçoit une partie de son salaire,—dans certains cas la moitié,—et ceci n'a rien à faire avec le fonds dont on a parlé. S'il a quelque chose dans le fonds de retraite, il le retire, et il reçoit, en même temps, une part de son salaire. Cette somme qu'il retire du fonds de retraite lui est fournie par le gouvernement, et s'il se retire d'après la loi Calder, il reçoit aussi une part de son salaire durant le reste de sa vie. Il retire aussi l'argent déposé à son crédit dans le fonds de retraite, avec un intérêt de 5 p. 100.

L'honorable M. ROBERTSON: Je crois que l'on peut dire avec certitude qu'un employé, après avoir contribué au fonds de retraite pendant vingt ans, et qui désire se retirer, a droit, d'après cette loi, de recevoir le montant qu'il a versé en plus d'un intérêt à 4 p. 100. De plus, en vertu de la loi Calder, il a droit à une certaine considération. S'il a été dans le service pendant plus de dix ans, il reçoit une pension égale à une petite partie de son salaire, et s'il est dans le service depuis moins que dix ans, il reçoit une allocation.

L'honorable M. BLACK: Honorables sénateurs, je ne tiens pas à prendre beaucoup de temps pour discuter cette mesure. J'étais membre du comité qui l'a étudiée. J'admets avec l'honorable représentant de Welland (l'honorable M. Robertson) que le bill ne nous a pas été présenté à temps pour que nous puissions l'examiner convenablement.

Je crois qu'il n'est plus temps de discuter l'opportunité d'une pension. Je diffère complètement d'opinion avec l'honorable représentant d'Edmonton (l'honorable M. Griesbach), et je crois ainsi interpréter l'opinion générale de la population. Je ne crois pas du tout à un mode de pensions. Je crois que tout mode de pensions est faux de fond en comble. Les gens qui ont fondé notre pays n'avaient pas de pension; les gens qui travaillent en Canada aujourd'hui ne reçoivent pas de pension; les gens qui sont d'utiles citoyens du pays ne reçoivent pas de pension et n'en demandent pas. Comme question de fait, un pensionnaire est un individu qui, d'habitude, n'a pas assez d'initiative pour amasser un pécule. En faisant cette déclaration, je ne veux pas attaquer les fonctionnaires actuels, et je repousse toute suggestion de ce genre; mais je désire déclarer que la majorité de la population canadienne ne croit pas que l'on devrait adopter une loi de pensions de retraite.

Comme nous avons un mode de pensions au Canada depuis au delà de trente-cinq ans, il est impossible pour le Parlement et pour le gouvernement de s'en débarrasser; mais si l'on établit un mode de pensions, nous devons agir avec équité. Je crois que l'honorable représentant de Grenville (l'honorable M. Reid) et le représentant d'Ottawa (le très honorable sir George E. Foster), lorsqu'ils ont fait leurs remarques, cet après-midi, ont parlé sans considérer beaucoup l'amendement apporté au bill par le comité. Il a été présenté à la suite des réclamations qui venaient des fonctionnaires qui ont versé leur quote-part au fonds de retraite depuis de longues années. Ce fait a été signalé à l'attention du comité par un grand nombre de fonctionnaires d'Ottawa et d'ailleurs.

J'approuve entièrement l'honorable représentant de Welland (l'honorable M. Robertson) jusqu'à ce point. Il a déclaré qu'il espère voir triompher l'amendement de l'honorable représentant de Grenville. J'espère qu'il n'en sera rien, et pour deux motifs. Je crois, tout d'abord, que nous commettrions une injustice envers les membres du service civil qui payent leurs contributions au fonds de retraite. Si je me souviens bien, ils ont versé 5 p. 100 de leur salaire dans un fonds mis de côté comme assurance. Si moi-même, comme membre du service public pendant les dix ou vingt dernières annés, je m'étais dit: "Je ne verserai pas les 5

p. 100 de mon salaire au fonds du service public, mais je les placerai en bons de la Victoire ou dans quelque autre forme d'obligations industrielles," j'aurais eu la chance de recueillir davantage, d'accumuler une fortune personnelle qui, par de sages placements, m'aurait rapporté beaucoup plus que si j'avais déposé mon argent entre les mains du gouvernement, au fonds de réserve des pensions. Il est vrai que ces gens ont, pendant dix, quinze ou vingt ans, versé cinq pour cent de leurs salaires et que le gouvernement y a ajouté l'intérêt au taux de 4 p. 100. Ce bill, tel qu'il nous est arrivé de la Chambre basse, spécifiait qu'un homme qui a été membre du service durant vingt ans, et qui n'a pas versé un sou, peut payer 5 p. 100 de son salaire pendant les vingt ans. Il participera ensuite au fonds de retraite de la même façon que ceux qui ont versé leur part tout le temps. Mais cette mesure n'était pas équitable, parce que ceux qui ont payé dans le passé ont perdu l'intérêt chaque année sur le montant qu'ils ont déposé. Nous avons donc dit, et ce n'est que juste, que les nouveaux venus paieraient non seulement le principal, mais aussi l'intérêt au taux de 4 p. 100 par année sur le montant quelconque qu'ils auraient dû déposer chaque année dans le fonds de pensions.

Il est vrai que ceux qui ont versé leurs contributions ne retireront pas plus, parce que les autres se joignent à eux; mais quel en sera l'effet ultime sur les contribuables du pays? Après tout, nous sommes ici pour représenter les contribuables canadiens et pour les protéger. Si vous lisez la loi attentivement, vous remarquerez qu'un pourcentage de ce fonds est versé par le service public et une part égale par le gouvernement du Canada. Supposons que les 5 p. 100 du service public et les 5 p. 100 du gouvernement ne soient pas suffisants pour satisfaire les réclamations des veuves et des orphelins qui demandent des pensions et des allocations, qui paiera la note? Les contribuables du Canada. C'est la raison pour laquelle nous avons cru mieux d'exiger 4 p. 100 d'intérêt de ceux auxquels la loi s'appliquera. Le montant qu'ils versent augmente le fonds et tout en leur rendant justice, nous soulageons les contribuables du Canada. Ceci, et ceci seulement, est l'argument favorable à l'amendement présenté par le comité. Tous ceux qui ont approuvé l'amendement n'ont fait que leur devoir, ils ont voulu protéger l'intérêt des contribuables du Canada. Le fonctionnaire qui se prévaut des prescriptions de la loi, n'a qu'à verser un montant insignifiant; mais il y a 22,000 fonctionnaires qui ont déjà versé leur part, et je crois qu'il y en a encore 17,000 ou 18,000 qui peuvent s'en prévaloir, s'ils le désirent, et le montant souscrit par l'individu, lorsqu'il est multiplié par 17,000 ou 18,000, représente une somme assez rondelette. Le fermier ne reçoit pas de pension, non plus que l'homme d'affaires, le médecin ou l'avocat. Pourquoi leur demanderait-on de mettre la main dans leurs poches pour verser ce montant d'argent dans un fonds de pension pour une classe de personnes qui sont mises sur le même pied que les 22,000 employés qui ont déjà versé leur part auparavant? J'espère que la motion de mon honorable ami de Grenville ne sera pas adoptée.

L'amendement proposé par l'honorable M. Reid est rejeté: oui, 20; non, 41.

La motion principale est approuvée, et le bill subit sa troisième lecture.

BILL CONCERNANT L'EGLISE-UNIE DU CANADA

ETUDE EN COMITE

A l'ordre du jour:

Le Sénat se forme de nouveau en comité général pour étudier le Bill 47, intitulé: Loi constituant en corporation l'Eglise-unie du Canada.—L'honorable M. Robertson.

L'honorable G. D. ROBERTSON: Honorables messieurs, ce bill a été discuté longuement la semaine dernière, et les honorables sénateurs W. B. Ross (Middleton) et Pardee (Lambton), ont jugé à propos de présenter un amendement à l'article 10. J'approuvais entièrement le motif qui les animait, et ne voyant que peu de différence entre leurs désirs et les miens, je proposai de renvoyer la continuation du débat au lendemain, dans l'espoir que cet espace de temps nous permettrait d'arriver à une entente et de formuler un amendement qui nous donnerait satisfaction. Je dois dire publiquement que j'apprécie hautement les efforts qu'ont fait les honorables messieurs pour en arriver au résultat désiré, et je crois comprendre qu'ils sont d'accord avec moi sur l'amendement que je vais proposer. Je sais qu'il est contraire aux règlements de proposer un amendement qui est une addition aux amendements déjà présentés, mais je vais vous en faire connaître la teneur: et s'il est approuvé par mes honorables amis de Middleton et de Lambton qui, je l'espère n'auront aucune objection à ce qu'il remplace les amendements qu'ils ont proposés vendredi dernier, je serai heureux de le présenter comme addition à l'article 10. Il se lit comme suit:

Le vote prévu au présent paragraphe doit avoir lieu au bulletin secret en la forme et manière et à la date, dans le délai prévu au présent paragraphe, que la congrégation peut arrêter; à la condition que deux semaines au moins soient accordées pour les opérations

du scrutin comme susdit. Ladite assemblée peut être ajournée pour les fins desdites opérations du scrutin, mais non pendant plus de trente jours.

Si les honorables sénateurs auxquels je viens de faire allusion, veulent s'entendre pour retirer leurs amendements et les remplacer par celui-ci, j'en serai satisfait.

L'honorable M. REID: Honorables messieurs, je désire m'adresser à Son Honneur le Président et lui demander si nous suivons bien les règlements. Je crois que d'après les procédures, le Président quitte le fauteuil et la Chambre se forme en comité pour étudier le bill. Actuellement, si je comprends bien, nous discutons sur la troisième lecture du bill.

L'honorable PRESIDENT: Honorables messieurs, la discussion n'est peut-être pas conforme aux règlements car je n'ai pas donné l'ordre de se former en comité. Je croyais que l'honorable représentant de Welland, (l'honorable M. Robertson) désirait simplement présenter une suggestion au comité. Etant donné les circonstances, je crois qu'il est de mon devoir de proposer que je quitte le fauteuil.

L'honorable M. REID: L'article à l'Ordre du jour se lit comme suit:

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour étudier le Bill 47.

Est-il nécessaire alors, de présenter une motion pour se former en comité?

L'honorable M. CASGRAIN: Certainement.

Sur motion de l'honorable M. Robertson, le Sénat se forme en comité, sous la présidence de l'honorable M. Beaubien, pour étudier le bill.

L'honorable W. B. ROSS: Honorables messieurs, je n'ajouterai rien à la déclaration de l'honorable représentant de Welland, que vous venez d'entendre. Je crois cependant, que cet amendement devrait être inséré à la fin du paragraphe "a" de l'article 10. Je consens donc, si la Chambre le permet, à retirer mon amendement, pourvu qu'on y substitue celui qui vient d'être présenté.

L'honorable M. PARDEE: Dans ces conditions, honorables messieurs, et si la Chambre le permet, je retire également mon amendement.

L'honorable M. REID: Je désire entendre la lecture de l'amendement proposé.

L'honorable M. CASGRAIN: Que les honorables sénateurs retirent d'abord leur amendement et ensuite on lira l'autre.

(Les honorables MM. W. B. Ross et Pardee retirent leurs amendements).

L'honorable M. ROBERTSON propose appuyé par l'honorable W. B. Ross, l'amendement qu'il vient de lire.

Il dit: je ne crois pas utile d'entrer dans de longs détails après la discussion que nous avons eue sur l'article 10. L'amendement qui est proposé a pour objet de permettre à toute congrégation qui peut se prévaloir de la Loi de l'Eglise-unie, d'agir selon qu'elle le juge à propos, et de fixer à son gré les opérations du scrutin. J'espère que cette liberté d'action rencontrera l'approbation de la Chambre et que l'amendement sera adopté.

L'honorable M. CALDER: Honorables messieurs, cet amendement est très important. Il y a, dans l'Eglise presbytérienne, bon nombre de gens qui prétendent que le vote devrait avoir lieu au bulletin secret. De plus, il y a ceux qui croient que les personnes qui ne peuvent être présentes à une assemblée, devraient avoir droit de vote. Si je ne me trompe pas, l'amendement proposé par l'honorable représentant de Welland, ne touche pas à ces deux points.

L'honorable M. ROBERTSON: Oh oui.

L'honorable M. CALDER: Je ne le crois pas. Il n'est pas question de bulletin secret; et on ne dit pas si le bulletin devra ou ne devra pas être signé par le votant. De plus il n'est pas question du tout de ceux qui seront absents. Cet amendement est très important; c'est probablement le seul amendement qui sera apporté au bill et je crois que nous devrions avoir toutes les facilités de le bien étudier et de nous rendre compte de ce qu'il contient. Nous ne devrions pas oublier que l'honorable Président a déclaré l'autre jour, que chaque membre du comité avait le droit de voir tout amendement proposé afin de l'étudier et de le bien comprendre.

L'honorable M. ROBERTSON: La remarque de mon honorable ami, mérite au moins une réponse. Je lui ferai remarquer que la décision de l'honorable Président, au sujet des amendements, indiquait clairement qu'un amendement ne pouvait être accepté s'il contenait une question nouvelle s'écartant distinctement du sujet soumis à l'étude du comité. L'amendement dont il est question aujourd'hui est un moyen terme entre les deux extrêmes représentés par le Bill lui-même et l'amendement qui nous a été présenté vendredi dernier. Par conséquent on ne peut alléguer qu'il est étranger au sujet du bill ou du premier amendement. Je soutiens donc qu'il ne déroge en rien aux règlements établis. Mon honorable ami remarquera aussi, je l'espère, que l'amendement proposé accorde auto-

rité pleine et entière et la plus grande latitude aux congrégations en ce qui concerne la forme, la manière et la date du vote, sauf qu'il ne prescrit pas que le vote doit avoir lieu au scrutin secret. Je ne conseillerais pas au Parlement d'aller plus loin et d'imposer d'autres restrictions à la liberté des congrégations dans l'exercice de leur propre jugement.

L'honorable M. REID: Honorables messieurs, permettez-moi de poser une seule question. Le bill original comportait, je crois, un avis de trente jours. Le pasteur devait annoncer à l'église, pendant deux dimanches, qu'un vote serait pris et la votation devait avoir lieu dans les trente jours suivants. Maintenant, je comprends que la limite de temps entre les deux avis et la votation a été réduite à deux semaines. Si tel est le but de l'amendement, il sera difficile, dans ce court espace de temps, d'obtenir le vote des absents. Il me semble que le délai de trente jours n'a rencontré aucune opposition à la Chambre des communes. Le présent amendement exige-t-il réellement que la votation ait lieu dans l'espace de deux semaines?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Non.

L'honorable M. CASGRAIN: Non, non.

L'honorable M. REID: Nous n'avons pas eu le temps d'étudier l'amendement; voilà la difficulté. Je ne l'ai même jamais vu et il m'est difficile de le comprendre si on se contente de le lire et de l'adopter en quelques minuts. Nous devrions avoir le temps de l'étudier. L'autre jour, on a décidé d'accorder un jour d'avis pour tout amendement proposé. Est-ce que ce règlement de l'honorable président n'est pas applicable au cas qui nous occupe?

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable Président va relire l'amendement.

L'honorable M. REID: Non, là n'est pas la question. Je demande la décision de l'honorable Président. Si j'ai bien compris la règle établie l'autre soir, il est nécessaire de donner un jour d'avis lorsqu'il est question de proposer un amendement. Dans ce cas, la règle s'applique à l'amendement qui est actuellement proposé. Je ne dis pas que je désapprouve le Bill, au contraire, mais enfin, si la règle demande un avis d'une journée, nous devrions l'avoir. J'ai moi-même un autre amendement que je désire présenter au comité et je demande à l'honorable Président de donner sa décision.

L'honorable M. CALDER: Monsieur le Président, avant que vous donniez votre décision, je désire faire remarquer que malgré la déclaration de l'honorable représentant de Welland, je considère que cet amendement est d'une importance capitale. Je l'ai entendu lire et je dois avouer que je n'en saisis pas encore toute la portée. Il est impossible de juger de l'importance des mots en quelques minutes et chaque honorable sénateur devrait avoir le temps de l'étudier et de le comprendre à fond.

Quelques honorables SENATEURS: La mise aux voix.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, le comité peut toujours remettre à une date ultérieure, la discussion d'un amendement; mais en ce qui concerne la règle elle-même, je dois dire que tout amendement à un bill d'intérêt privé qui est devant le comité, requiert un jour d'avis mais cet avis ayant été donné, l'amendement peut être amendé sans autre délai.

Quelques honorables SENATEURS: Aux voix, aux voix.

L'honorable PRESIDENT: Je comprends qu'il est fait appel aux règlements. A la dernière séance du comité sur ce bill, j'ai décidé que l'amendement proposé étant très important, il était nécessaire de donner un jour d'avis. En effet, il stipulait que le vote devait avoir lieu au scrutin secret. Le nouvel amendement qui nous est soumis aujourd'hui, est exactement le même sauf la question de procédures (quand et comment le scrutin sera pris). Je considère par conséquent que le changement n'est pas important, ne peut être considéré comme tel, d'après la règle 130 et que l'avis d'un jour n'est pas requis.

Quelques honorables SENATEURS: Aux voix, aux voix.

L'honorable M. GILLIS: Honorables messieurs, je n'ajouterai qu'un mot. Comme on l'a dit, c'est un nouvel amendement qui ressemble beaucoup à celui qui nous a été présenté l'autre jour, mais qui contient cependant certains changements. Je ne demande pas l'ajournement du débat, mais je voudrais que l'amendement proposé soit bien compris. Accorde-t-il aux congrégations le pouvoir de distribuer au besoin les bulletins parmi les membres, ou bien existe-t-il certaines restrictions à ce sujet?

L'honorable M. ROBERTSON: Tout ce que je puis dire à mon honorable ami, c'est que les congrégations ont la plus grande latitude et liberté en ce qui concerne le vote.

L'honorable M. GILLIS: Elles ont pouvoir absolu?

L'honorable M. ROBERTSON: Sauf que d'après la loi le vote doit avoir lieu au bulletin secret.

L'honorable M. GILLIS: Elles peuvent arrêter la forme, la manière et la date du vote?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui.

L'honorable M. REID: Honorables messieurs, je propose ce qui suit en sous-amendement à l'amendement proposé:

Le vote prévu au présent article doit avoir lieu au bulletin secret en la forme et manière et à la date, dans le délai imparti par le présente loi, que peut arrêter la majorité des personnes présentes, et ayant droit de voter à l'assemblée mentionnée au premier paragraphe du présent article. Toutefois, le bulletin arrêté doit être de telle nature et marqué de telle sorte qu'il ne révèle pas l'identité du votant.

Cet amendement est court et simple et peut être compris par tout le monde.

L'honorable W. B. ROSS: Rejeté.

L'honorable M. CASGRAIN: Rejeté. Aux voix.

Quelques honorables SENATEURS: Rejeté.

L'honorable PRESIDENT: Je comprends que l'honorable représentant de Grenville, (l'honorable M. Reid) désire substituer ce sous-amendement à l'amendement.

L'honorable M. REID: A l'amendement de l'honorable représentant de Welland, (l'honorable M. Robertson). L'objet de ce sous-amendement est de permettre aux congrégations de mieux comprendre comment procéder dans la prise du vote et de leur donner le pouvoir de prendre le vote des absents, si elles le désirent.

Le sous-amendement proposé par l'honorable M. Reid est rejeté par 47 voix contre 13.

L'amendement de l'honorable M. Robertson est adopté.

L'honorable M. GILLIS: Est-il nécessaire de modifier le paragraphe "a" de l'article 10?

L'honorable M. REID: L'article 10 n'a pas encore été adopté. J'ai un autre amendement que je désire soumettre à la Chambre. Il se lit comme suit:

Que l'alinéa (b) soit amendé par l'insertion des mots "et les adhérents qui sont des soutiens financiers de l'église", après le mot "église" à la quatrième ligne, et par l'insertion des mots "et dont les noms figurent comme soutiens dans les registres financiers de l'église", après le mot "loi" à la cinquième ligne dudit alinéa.

Je vais, si vous le permettez, vous expliquer la portée de cet amendement. Le vote de 1915 qui a été invoqué comme raison de cette union projetée, a donné les résultats suivants: 106,000 membres et 36,000 adhérents soit environ 142,000, ont voté pour l'union, 21,000 adhérents et 60,000 membres ont voté contre.

Il y a dans l'Eglise presbytérienne, un grand nombre de personnes qui ont toujours été presbytériens et qui sont connus sous le nom d'adhérents. Ce ne sont pas des membres, mais ils ont été baptisés dans cette église. Ils ont régulièrement assisté aux réunions et ont largement contribué au soutien de l'Eglise, mais n'étant pas membres, ils n'ont pas droit de vote, d'après ce bill. De ce fait, un très grand nombre de zélés presbytériens se verraient refuser le droit de vote et cependans ils n'appartiennent pas tous à ce qu'on est convenu d'appeler la minorité. Les presbytériens zélés et reconnus comme tels parce qu'ils ont toujours assisté régulièrement aux réunions et ont contribué largement au soutien de leur église, devraient conserver le droit de vote qu'ils avaient en 1915. Mon amendement prescrit que leurs noms figurent comme soutiens dans les registres financiers de l'église et qu'ils ont contribué régulièrement. Il me semble qu'en leur accordant le droit de vote, on conserverait l'harmonie qui existe dans les congrégations. J'ai toujours compris que le mot "membres" signifiait réellement non seulement les adhérents, mais aussi tous ceux qui sont maintenant reconnus "membres" car la clause se lit comme suit:

Les personnes ayant droit de vote en vertu des dispositions énoncées au premier paragraphe de cet article, sont celles...

Je demande à la Chambre de prendre mon amendement en considération. Si ce bill doit être adopté, il faut nécessairement qu'il soit formulé en termes qui ne blesseront personne. Je ne sais pas si cet amendement s'applique aux autres dénominations, telles que Méthodistes et églises congrégationalistes ayant des membres et des adhérents, mais en tous cas, je ne veux rien suggérer qui soit de nature à créer une injustice envers les autres églises.

L'honorable M. GILLIS: Je ne vois aucune objection sérieuse à l'adoption de cet amendement, bien que généralement la liste des votants soit basée sur le nombre de membres et que ce soit en somme la méthode la plus sûre. D'autre part, chaque congrégation est absolument libre et la loi lui donne le pouvoir de déclarer qui aura droit de vote. Il est vrai qu'un grand nombre de ceux qui sont classés comme adhérents, contribuent largement au soutien de l'église et ont de ce fait, droit de vote sur un grand nombre de questions. En somme l'amendement ne peut faire aucun mal et il permettra à un grand nombre d'avoir voix au chapitre dans l'administration des affaires de l'église.

L'honorable M. ROBERTSON: Avant de discuter l'amendement, je désire faire respectueusement remarquer qu'il y a au Canada, à peu près 1,400,000 personnes qui, lors du dernier recensement étaient inscrites comme appartenant à l'église presbytérienne, et sur ce nombre moins de 400,000 sont des membres reconnus. Ces données permettront à l'honorable Président de juger de l'importance de l'amendement proposé. S'il le déclare important, nous ne pouvons le discuter sans enfreindre les règlements du Sénat; dans le cas contraire, j'aurai d'autres remarques à ajouter.

L'honorable PRESIDENT: Je comprends que cet amendement traite des procédures à suivre.

L'honorable M. ROBERTSON: Mais qui doit prendre part à ces procédures?

L'honorable PRESIDENT: Je dois avouer que je ne suis pas au courant des méthodes employées par les églises en ce qui concerne les questions de votation, mais il me semble que cet amendement a pour objet d'augmenter considérablement le nombre des votants, car il accorde le droit de vote à une autre classe de la congrégation qui n'avait pas ce droit auparavant. Le bill donne le droit de vote à une certaine classe seulement; l'amendement donne ce même droit à une autre classe. Je ne suis pas en mesure de déclarer si l'amendement est important d'après la règle 130. Suivant moi, c'est purement une question de procédure et en conséquence, l'amendement ne requiert pas d'avis.

L'honorable M. ROBERTSON: J'ai pensé qu'il était plus logique de régler cette question immédiatement plutôt que de soulever l'objection après avoir discuté l'amendement pendant 15 ou 20 minutes.

Je crois, honorable messieurs, qu'il appartient aux églises elles-mêmes de décider qui a droit de vote et qu'elles devraient être seules juges de la question soulevée par cet amendement. Si les églises elles-mêmes avaient dit "membres et adhérents" ou "soutiens financiers", je n'aurais fait aucune remarque; mais puisqu'elles ont le pouvoir de décider elles-mêmes, et que le Sénat a consenti à ce que toutes les congrégations exercent l'autonomie locale, dans la procédure à suivre pour la votation, je crois que nous devrions laisser à chaque congrégation, le soin de juger qui aura droit de vote, et le droit de préparer leur liste de votants, tout en se conformant au principe général de la loi.

Quelques honorables SENATEURS: Aux voix, aux voix.

L'honorable M. REID: Ces questions sont très importantes; si importantes qu'on devrait leur accorder plus d'une heure d'étude.

L'honorable M. ROBERTSON: Nous les discutons depuis trois jours.

L'honorable M. REID: L'honorable représentant de Welland dit que les églises devraient avoir le droit de décider. Le débat de l'autre jour, m'a porté à supposer que par le mot "Eglise" il entend l'Assemblée générale.

L'honorable M. ROBERTSON: Permettez-moi de faire remarquer à mon honorable ami qu'il est dans l'erreur. Je ne veux pas dire l'Assemblée générale. Chaque congrégation a une liste de ses membres et de ses adhérents; et je crois comprendre que ces congrégations ont demandé, (et la loi actuelle leur accorde), que tous ceux dont les noms sont sur ces listes, aient le droit de vote. Si on ajoute encore à cette liste, je ne vois pas comment il sera possible de la dresser en connaissance de cause et sans commettre d'injustice.

L'honorable M. REID: J'ai compris que dans le Bill adopté par la Chambre des Communes, l'Assemblée générale était considérée comme une des parties représentant l'église presbytérienne et je différais d'opinion avec elle sur les décisions prises par ses membres. Permettez-moi de vous donner une ou deux raisons qui me poussent à dire que les décisions n'étaient pas en accord avec les désirs de la congrégation. L'arrondissement de Port-Arthur, par exemple, est composé de 26 congrégations et n'a droit qu'à six représentants à l'Assemblée générale. D'après la déclaration que fit le juge McKay à l'Assemblée générale, le conseil de cet arrondissement donna 16 votes en faveur de l'Union et 10 contre. A l'Assemblée générale, sur les six représentants dudit arrondissement, cinq votèrent pour l'union et un vota contre.

L'honorable sénateur dit que chaque église décide qui aura droit de vote. La clause en question, que je viens de parcourir, contient ce qui suit:

> Les seules personnes jouissant du droit de vote sous l'empire des dispositions du premier alinéa du présent article, seront les seules personnes absolument en règle.

Si vous supprimez le mot "absolument" et dites: "les seules personnes en règle" et accorder le droit de vote aux hommes et aux femmes qui contribuent au soutien de l'église, qu'ils soient membres ou adhérents, je serai satisfait. Je crois qu'il est préférable qu'il en soit ainsi et je propose le changement ci-dessus énoncé.

L'honorable M. ROBERTSON: Je crois, honorables messieurs, que les églises ont déjà décidé cette question, car le Livre bleu, qui renferme les règles et formes de procédures de toutes les églises presbytériennes du Canada, contient une disposition spécifique à cet effet, comme vous pourrez en juger par la règle 14 qui se lit ainsi:

A toutes les assemblées de la congrégation où les questions concernant les affaires temporelles de la congrégation et ne touchant pas à la question des rites, la discipline de l'église ou le transfert des biens.

Il s'agit, dans le cas qui nous occupe, du transfert des biens; il s'agit de savoir s'ils seront transférés à l'Eglise-unie.

L'honorable M. REID: Il n'est pas seulement question des biens, mais aussi de la religion.

L'honorable M. ROBERTSON: Cela non plus n'est pas permis.

L'honorable M. REID: D'après cette règle, les adhérents ont droit de vote, sauf sur la question concernant le transfert des biens de l'église.

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable M. REID: Quand il s'agit d'une question attaquant la religion, l'honorable sénateur dit que les intéressés n'ont pas le droit de vote. C'est absolument injuste et je crois que nous devons accorder toute notre attention à cette question.

Quelques honorables SENATEURS: Aux voix.

L'amendement proposé par l'honorable M. Reid est rejeté par 39 voix contre 10.

L'article 10, tel qu'amendé, est adopté.

L'article 28 est adopté.

Le préambule est adopté.

Titre:

L'honorable M. ROCHE: Honorables messieurs, lorsque ce bill a été présenté au Sénat, j'ai donné avis que je proposerais d'en modifier le titre. Je crois que l'honorable sénateur qui a présenté le bill conviendra avec moi qu'il serait avantageux pour la nouvelle église de s'assurer la bonne volonté des autres dénominations, d'être en harmonie avec elles et de travailler en coopération. Le titre de ce bill est désagréable, vexatoire et offensif. Il implique l'idée d'une église pour tout le Canada; une église jouissant d'un patronage exclusif; et d'accord avec les idées du pays tout entier. En un mot, il fait naître l'idée que c'est une église d'Etat.

Je ne veux pas discuter cette question plus longuement. Mon amendement consiste simplement à ajouter un "s" au mot église dans le titre. L'idée du bill est actuellement qu'il s'agit d'une seule église; mon amendement ferait ressortir qu'il s'agit d'une fusion d'églises. C'est tous ce que j'ai à proposer.

L'amendement proposé par l'honorable M. Roche est rejeté.

Le titre est adopté.

Rapport est fait du bill tel qu'amendé.

Les amendements sont adoptés.

TROISIEME LECTURE

L'honorable PRESIDENT: Quand le bill subira-t-il sa troisième lecture?

Quelques honorables SENATEURS: Immédiatement.

L'honorable M. REID: Monsieur le président, si la Chambre désire que le bill soit lu immédiatement, il va sans dire que je ne puis l'en empêcher, mais j'avais compris qu'il devait s'écouler une journée avant que la troisième lecture puisse avoir lieu. Mon intention n'est pas de retarder le bill, mais il me semble que nous devrions avoir le temps de voir les amendements.

L'honorable PRESIDENT: Je ferai remarquer à l'honorable sénateur que la règle a été suspendue il y a quelques jours, et qu'en conséquence la question est entre les mains de la Chambre.

L'honorable M. REID: Je désire dire quelques mots au sujet de ce bill. si toutefois les règlements me le permettent. Les procédures employées en ce qui concerne ce bill prouvent clairement qu'on avait l'intention de le faire adopter à la vapeur. Y a-t-il dans cette Chambre un seul honorable sénateur qui ait jamais été témoin d'une telle précipitation? Mercredi matin, je crois, le leader du gouvernement dans cette Chambre a proposé la suspension de certains règlements. A ce moment-là, ni moi, ni d'autres, n'aurions pu penser que cette motion était uniquement dirigée contre ce bill en particulier. Une heure plus tard, le bill nous était présenté, et, jeudi, la Chambre se formait en comité pour l'étudier. Elle aurait peut-être été plus vite encore si elle avait pu. Nous avons consacré deux ou trois heures à l'étude de ce bill, jeudi; puis on a remis la continuation du débat au lundi suivant. Ce soir, nous nous sommes réunis à 8 heures, et une heure et demie après tout avait été arrangé pour disposer du bill. Ce bill ruine l'église presbytérienne sans aucun doute, il détruit la religion de plusieurs centaines de mille personnes au Canada; et cependant, l'honorable leader du gouvernement dans cette Chambre a proposé la sus-

pension des règlements afin que ce bill puisse être adopté à la vapeur. Honorables messieurs, un bill aussi important, concernant les droits d'un si grand nombre de gens, méritait plus d'attention de la part de cette Chambre.

La déclaration de l'honorable sénateur qui a proposé le bill, m'a fortement surpris et j'avais peine à en croire mes oreilles lorsque je l'ai entendu dire que le vote de l'Assemblée générale avait donné 400 voix contre 127 ou à peu près. On a prétendu que c'était une des raisons pour lesquelles on devait presser l'étude du bill. Plus tard, lorsque j'ai appris que le vote ne représentait pas l'opinion d'un grand nombre de congrégations, j'ai pensé qu'il était de notre devoir d'étudier plus longuement cette question. La règle de cette Chambre veut que chaque bill soit renvoyé à un comité pour y être étudié. Si j'ai bonne mémoire, c'est le premier bill important présenté à cette Chambre, au cours de la présente session, qui n'a pas été renvoyé à un comité. Nous n'avons pas eu l'occasion de nous rendre compte de la signification exacte du bill. Je suppose qu'il a été préparé par l'Assemblée générale. Il a été soumis à la Chambre des Communes qui l'a étudié et l'a renvoyé à un comité qui a entendu les témoignages. Nous n'avons pas eu ce privilège. Je le répète, les honorable sénateurs ne connaissent même pas la signification du bill. Il y a quelques jours, je vous ai dit qu'il n'y avait pas accord parmi les 19 sénateurs presbytériens de cette Chambre, et je soutiens qu'il est injuste de détruire ainsi notre religion sans accorder au moins au Sénat le temps de faire connaître ses vues.

Suivant moi, honorables messieurs, vous établissez une nouvelle église dans le pays. Un très grand nombre de membres de l'Eglise presbytérienne ne seront pas satisfaits de la manière expéditive avec laquelle on s'est débarrassé de ce bill. Ces membres vont s'en tenir à leur église primitive. Si le Sénat les avait traités avec justice et leur avait permis de présenter leurs observations, il n'y aurait pas eu de mécontentement et on en serait probablement arrivé à une entente.

Je vous demande, honorables messieurs, de nous accorder une plus grande attention. L'honorable sénateur qui a présenté le Bill (l'honorable M. Robertson) d'accord avec ses autres collègues, refuse de prendre en considération la dernière requête qui a été présentée ce soir. La prorogation n'aura pas lieu avant quelques jours. Il eût été facile de remettre à demain l'étude du Bill; et dans l'espace d'une heure, nous aurions pu en disposer. Mais vous refusez, vous voulez adopter le Bill en toute hâte; vous dites à la minorité: "Peu nous importe vos droits; nous n'en avons cure; nous ne les reconnaissons pas et nous ne vous accorderons pas le temps de les exposer".

Le peuple s'indignera d'un tel procédé. Dans un grand pays comme le nôtre, où nous voulons voir régner l'harmonie, vous commencez par y introduire le trouble et les dissensions. Je connais dans cette Chambre des honorables messieurs qui ont pressé l'adoption de ce bill et qui n'écouteront rien et ne feront rien pour établir et conserver l'harmonie. Ils pensent que tout sera dit lorsque ce Bill aura été adopté. Je puis leur déclarer ici, qu'ils sont sous une fausse impression. Pendant plusieurs années à venir ils en entendront parler. De plus, ils peuvent s'attendre à ce que d'autres églises ou organisations religieuses, s'adresseront plus tard à cette Chambre; et si nous les traitons de la même manière, nous augmenterons tout simplement le nombre des difficultés. Je crois que vous avez commis une erreur grave. Vous auriez dû prendre un peu plus de temps et chercher à établir l'harmonie. L'autre soir, lorsqu'il s'est agi de discuter le mode de votation, nous en sommes rapidement arrivés à une entente; mais aujourd'hui, on nous répond tout simplement: "Non, nous refusons". Très bien, honorables messieurs, que votre volonté soit faite; pour moi personnellement, je ne veux pas aller contre votre désir. Si vous voulez que le trouble et les dissensions se répandent par tout le pays, que vos amis d'aujourd'hui soient vos ennemis de demain, vous êtes libres, je ne me plaindrai pas inutilement; j'ai fait mon devoir en attirant votre attention sur les faits.

L'honorable M. GILLIS: Je ne dirai qu'un mot au sujet de ce Bill. Je profite de l'occasion pour vous déclarer que je n'en approuve pas les principes du tout. Il contient, suivant moi, trop de moyens légaux de contrainte. Il fait disparaître la dénomination protestante la plus puissante du Canada. Il prive cette organisation de sa religion qu'il assimile avec d'autres religions qui n'ont rien de commun avec elle. Il est regrettable que cette question d'union ait surgi. Je vois le commencement de beaucoup de troubles. L'avenir nous prouvera que l'attitude prise par cette Chambre, n'a pas réglé les difficultés qui vont surgir à cause de ce bill; mais n'a fait que les augmenter. Déjà il y a désaccord dans les congrégations, les familles, les organisations; le trouble et la dissension se font partout sentir. La seule consolation pour nous presbytériens, (car je parle en qualité d'adhérent à l'Eglise presbytérienne du Canada, à laquelle j'ai toujours appartenu), c'est que l'injustice qui est aujourd'hui commise envers nous, sera recon-

nue lorsque la question sera portée à un autre tribunal. C'est notre espoir, et j'ai confiance que ce nouveau tribunal prendra alors une attitude différente de celle prise par ce Parlement.

J'approuve l'opinion de l'honorable représentant de Grenville; le Sénat n'a pas étudié ce Bill assez sérieusement; il s'est trop pressé d'en finir. C'est le Bill le plus important qui ait été soumis à cette Chambre et au lieu de le traiter comme on traite généralement les Bills d'intérêt privé, on a suspendu les règlements et on l'a expédié à la vapeur.

Je ne crois pas utile d'en dire davantage; mais puisque nous en sommes arrivés à la conclusion, qu'il me soit permis de dire que je désapprouve complètement les principes de ce Bill.

L'honorable M. TANNER: Honorables messieurs, avant que mon honorable ami, le leader du gouvernement, close le débat, je désire attirer son attention sur un paragraphe du Bill tel qu'actuellement adopté. Je ne m'oppose pas à cette législation, car je l'ai toujours appuyée de mon vote, mais le paragraphe auquel je fais allusion, n'était pas, je crois, dans le bill tel que rédigé par les promoteurs, et n'a pas été suggéré par les personnes qui étaient opposés à cette législation. Ce paragraphe semble avoir été ajouté sans que personne en ait fait la demande. Je vais lire le paragraphe (29) afin que tout le monde comprenne bien ce que je veux dire:

Comme des doutes ont surgi et peuvent surgir quant au pouvoir du Parlement du Canada, en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de donner force de loi aux dispositions de la présente loi, il est par les présentes déclaré que la présente loi a pour objet de sanctionner les dispositions qui y sont contenues en tant que et en tant que seulement il est du ressort du Parlement de le faire.

C'est la première fois, je crois, que le Parlement a jugé à propos de déclarer dans un de ses statuts, qu'il légiférait en autant qu'il était de son ressort de le faire.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: C'est tiré de l'opéra de Gilbert et Sullivan.

L'honorable M. TANNER: Je voudrais bien, si possible, connaître quel est le sujet sur lequel ce Parlement peut légiférer, sans avoir le pouvoir de le faire. Ce statut porte que nous légiférons en tant qu'il est de notre ressort de le faire—ce qui me paraît être une absurdité. Je fais cette remarque uniquement parce que je suis certain que les promoteurs n'ont jamais suggéré ce paragraphe; non plus que les honorables sénateurs qui n'approuvent pas le bill. Si je comprends bien, cette loi va probablement être portée devant le Conseil Privé en Angleterre.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Sur quoi le Conseil Privé se guidera-t-il?

L'honorable M. TANNER: Par respect pour nous-mêmes, et pour ce Parlement, je regretterais en vérité qu'un statut ainsi rédigé, soit présenté devant le Conseil Privé. Il me semble que les avocats éminents, qui sont membres du Conseil Privé, seraient fort surpris de constater que ce parlement insère à la fin d'un statut, la déclaration qu'il légifère en tant que, et en tant que seulement, il est de son ressort de le faire. Je désire simplement demander à mon honorable ami s'il lui est possible d'expliquer, la présence de ce paragraphe dans le bill, et s'il ne pourrait pas, même au point où nous en sommes, le faire retrancher, par respect pour notre parlement. Il n'est utile à personne, autant que j'en puis juger. Ce Bill va être envoyé en Angleterre, et cette déclaration qu'il contient, est de nature à discréditer le Sénat.

Peut-être mon honorable ami consentira-t-il à retrancher cette clause avant qu'il soit trop tard.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne comprends pas pourquoi mon honorable ami s'adresse personnellement à moi au sujet d'un Bill dont je n'ai pas la charge.

L'honorable M. TANNER: Je m'adresse à mon honorable ami, le leader du gouvernement, parce qu'il est le gardien de l'honneur et de la dignité du Parlement.

L'honorable M. DANDURAND: Je vois que mon honorable ami s'inquiète de l'effet que peut produire ce statut lorsqu'il paraîtra devant les Lords du Conseil Privé. Si le paragraphe en question les fait sourire, un des conseillers du Canada pourra leur rappeler qu'une loi, adoptée il y a quelques années par le gouvernement britannique, au sujet de la doctrine et de la discipline de l'Eglise-Unie d'Ecosse, contient le même genre de clause exactement. Peut-être même que cette Loi du Parlement est encore plus extraordinaire que le paragraphe qui nous occupe.

L'honorable M. REID: Je désire attirer l'attention de l'honorable leader du gouvernement sur le fait que quiconque parlant sur ce Bill fait allusion à une autre Chambre, déroge aux règlements du Sénat. L'honorable leader du gouvernement est actuellement dans ce cas-là.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Retirez vos paroles.

L'honorable W. B. ROSS: A l'ordre.

L'honorable M. DANDURAND: Ce paragraphe n'ajoute rien et ne retranche rien aux

pouvoirs du Parlement canadien; mais j'ai entendu, au cours des derniers trois mois, des hommes très avertis et très savants, discuter les droits respectifs des provinces et du Parlement fédéral en ce qui concerne le genre de législation dont nous nous occupons actuellement. On a fait remarquer que les opérations de ces églises s'étendaient au-delà des provinces, dans des territoires non organisés et qu'elles possédaient des biens même en dehors du Canada. Je cite ce cas entre d'autres. Sans doute ce paragraphe a été ajouté afin de donner avis au monde, et en particulier à ceux qui doutent des pouvoirs de cette Chambre, que nous légiférons seulement en tant qu'il est de notre ressort de le faire. J'espère que mon honorable ami sera satisfait de cette explication.

L'honorable M. TANNER: Cet article sera-t-il adopté pour tous les statuts à venir?

L'honorable M. CASGRAIN: Chaque fois que nous créerons des religions.

L'honorable M. DANDURAND: Nous pouvons avoir des cas semblables.

Revenons maintenant aux remarques de l'honorable représentant de Grenville, (l'honorable M. Reid), au sujet de la manière dont les opposants à cette législation ont été traités par le Sénat. Que mon honorable ami me permette de lui rappeler que le 4 juillet, avant l'ajournement du Sénat, j'ai annoncé que le Bill concernant les pensions de retraite et celui de l'Eglise-unie, nous seraient présentés dans les premiers jours de la semaine suivante. J'ai alors émis l'opinion que ce dernier bill pourrait être étudié en comité général, si les honorables sénateurs le jugeaient à propos. Je croyais qu'après la discussion qui a eu lieu depuis cinq ou six mois, les honorables sénateurs avaient leur opinion faite au sujet de ce Bill, qui est d'intérêt privé, c'est vrai, mais aussi, et pour dire le moins, d'intérêt semi-public. En somme, après que les règlements eurent été suspendus, la question était entièrement entre les mains du Sénat. Le Bill a subi sa deuxième lecture sans prendre le vote et les opposants les plus sérieux m'ont dit que le seul amendement qui serait proposé, s'appliquerait au mode de votation (genre de scrutin). Il n'y avait donc pas nécessité, en la circonstance, d'envoyer le Bill à un comité permanent et d'écouter des arguments qui avaient déjà été débattus sur tous les tons. Sans aucun doute, la majorité des honorables sénateurs; sinon tous, sont suffisamment renseignés sur les principes de ce Bill, et je dois faire remarquer à mon honorable ami qu'il a eu toute la latitude nécessaire pour présenter des amendements.

Nous en sommes rendus à la troisième lecture, et s'il a quelque chose à proposer, il en est temps encore. Le nombre des amendements n'est pas limité; il a le champ libre. Pourquoi mon honorable ami, après avoir réussi sur le point important qu'il voulait présenter devant cette Chambre, montre-t-il tant de mauvaise humeur? Si la question du scrutin secret était la principale et peut-être la seule qu'il ait à présenter devant cette Chambre, n'a-t-il pas obtenu gain de cause? Cependant, il se lève pour se plaindre encore. Naturellement, il ne peut oublier qu'il a été pendant nombre d'années, ministre des Chemins de fer, et c'est pourquoi il nous accuse d'avoir adopté le Bill "à la vapeur". Il se trompe cependant, et ce bill peut être arrêté, même à sa troisième lecture, afin de permettre à mon honorable ami de discuter tel point qu'il désire soulever.

L'honorable M. REID: L'honorable sénateur dit que le 4 juillet dernier, c'est-à-dire il y a environ dix jours, il a mentionné que le bill serait mis à l'étude la semaine suivante. Si j'ai bonne mémoire, il a aussi ajouté que la prorogation aurait probablement lieu le mercredi suivant. Je lui ai fait remarquer alors qu'en retranchant samedi et dimanche, nous n'avions plus que quelques jours pour disposer de ce bill et de tout le reste de la législation qui pourrait nous être envoyée de la Chambre des Communes. Le bill concernant les pensions de retraite nous a été présenté après celui de l'Eglise-unie et cependant on l'a envoyé à un comité. J'ai toujours été sous l'impression que suivant les règlements du Sénat, tout bill d'intérêt privé devait être renvoyé à un comité. Si nous acceptons l'argument de l'honorable leader du gouvernement, pourquoi ne pas l'appliquer à tous les bills qui nous seront présentés? Il n'y a pas de doute, par exemple, que tous les honorables sénateurs savent à quoi s'en tenir au sujet des bills sur les embranchements. Pourquoi les avoir renvoyés à un comité? Et si vous ne l'aviez pas fait, vous auriez peut-être voté huit ou dix millions de plus que le montant voté après que vous avez étudiez les bills en comité. Les comités sont établis pour recevoir les témoignages.

L'honorable leader dit que les honorables membres du Sénat avaient décidé comment voter sur cette question de l'Eglise-unie. Si c'est la raison pour laquelle le bill n'a pas été renvoyé à un comité, alors j'espère que l'on agira de la même manière à l'avenir pour tous les bills qui nous seront présentés. Je soutiens qu'il est injuste de traiter ainsi un bill aussi important.

Pour moi, le fait que l'honorable leader du gouvernement a proposé la suspension des rè-

glements une heure ou deux seulement avant que le bill soit présenté, prouve que l'intention était d'en disposer à la vapeur et sans rendre justice aux intéressés.

Pensez-y donc, honorables messieurs! Ce bill si important, à l'étude duquel la Chambre des Communes a employé des semaines, écoutant les témoignages et pesant les opinions avant de rendre un jugement, n'a provoqué au Sénat qu'un débat de trois heures jeudi soir, et à peu près autant aujourd'hui; soit six ou sept heures en tout. S'il en était ainsi dans les cours de justice, il serait inutile de faire comparaître des témoins pour aider le juge à donner sa décision. Il pourrait se renseigner par les journaux et rendre ensuite son jugement. En somme, le Sénat a servi de machine à signer dans l'adoption de ce bill. Nous n'avons pas eu l'occasion d'entendre les témoignages ni d'étudier le bill dans ses détails. Il faut espérer qu'à l'avenir, lorsqu'un bill concernant une question religieuse sera présenté à cette Chambre, —et je veux espérer que ce ne sera pas de sitôt,—les honorables sénateurs lui accorderont toute l'attention à laquelle il a droit et ne disposeront pas en quelques heures d'une question aussi importante.

L'honorable sénateur dit que j'ai eu toute la latitude possible pour discuter le bill lorsque j'ai proposé l'amendement. Les faits prouvent le contraire. Je n'ai pas eu l'occasion de consulter ceux qui désiraient discuter cette question d'après les témoignages présentés. J'ai été bâillonné, car je n'ai pas pu obtenir de témoignages devant le comité; et tous ceux qui prenaient un intérêt à ce bill ont été bâillonnés comme moi dès le début. Mon but était d'avoir un bill dont la teneur ne froisserait personne et ne causerait aucun trouble. Il ne faut pas oublier qu'il s'applique à des milliers de congrégations. Toute l'Eglise presbytérienne est intéressée; 1,408,000 membres de cette église ont à décider si leur église sera fusionnée avec d'autres églises ou bien s'ils conserveront leur vieille croyance qui date de plusieurs siècles.

J'espérais que le Sénat accorderait plus d'attention à l'étude de ce bill et qu'il lui accorderait justice. Au lieu de cela, il s'est mis dans une fausse position, et on dira que cette Chambre, qui doit être indépendante et libre de toute influence politique, s'est justement servie de cette influence pour agir comme elle l'a fait.

Pourquoi se vanter d'être indépendants lorsque, devant une minorité de 90,000 presbytériens, qui protestent, nous refusons de les reconnaître et de leur rendre justice? Ces 90,000 espéraient que le Sénat prouverait son indépendance en accordant à ce bill toute l'attention que mérite son importance. Et, cependant, quel est l'honorable sénateur qui oserait se présenter devant une de ces congrégations et déclarer que le bill a reçu justice dans cette Chambre et que ceux qui désiraient en discuter les principes ont eu toute facilité de le faire?

Le leader du gouvernement est responsable des procédures adoptées en ce qui concerne chacun des bills qui nous sont présentés; que ce soit un bill d'intérêt public ou d'intérêt privé. Personne n'a demandé que ce bill soit traité d'une manière différente des autres, mais le leader du gouvernement a été le premier à empêcher que justice soit rendue au bill. Il a pris ses dispositions afin qu'il soit adopté sans être renvoyé à un comité. C'est en vain que je me suis adressé à l'honorable leader afin d'obtenir justice; mais je dois lui déclarer que ces 90,000 personnes, qui forment la minorité, ne se laisseront pas abattre par cette fin de non recevoir, et qu'ils ne permettront pas que leur religion leur soit ainsi ravie par une simple fantaisie du leader du gouvernement au Sénat. Le pays accordera la justice britannique à toute minorité, même si elle se réduit à un seul individu. J'espère vivre assez longtemps pour voir cette justice rendue à la bonne vieille église presbytérienne qui existe depuis des siècles, qui s'est toujours occupée uniquement de ses propres affaires, et dont le leader du gouvernement a été l'instrument de destruction. Malgré tout, cette bonne vieille église conservera son existence au Canada comme elle l'a conservée dans d'autres pays. On a essayé de la faire disparaître, mais, honorables messieurs, vous allez constater qu'elle vivra quand même, car personne en ce pays ne peut détruire la religion que les presbytériens ont apprise sur les genoux de leur mère, qu'ils ont toujours aimée et pratiquée et en laquelle ils croient. Aucun Parlement ne réussira, par ses lois, à les forcer d'abandonner leur doctrine.

Ce bill, s'il devient loi, n'aura aucune influence sur ma foi, non plus que sur la foi des 90,000 presbytériens qui représentent la minorité; et lorsque le vote aura été pris, nous reviendrons devant cette Chambre et nous lui prouverons que la majorité des presbytériens est opposée au bill, mais qu'elle a été traitée injustement et qu'elle a le droit de se faire rendre justice. Elle continuera à pratiquer la religion qu'elle croit vraie et dans laquelle elle a foi.

La motion de l'honorable M. Robertson est adoptée, le bill est lu pour la troisième fois et adopté tel qu'amendé.

BILL CONCERNANT LES DIFFERENDS INDUSTRIELS

CONSIDERATION DES AMENDEMENTS APPORTES PAR LA CHAMBRE DES COMMUNES

Le Sénat prend en considération le message de la Chambre des Communes n'acquiesçant pas aux amendements faits par le Sénat au bill (7) intitulé: "Loi modifiant la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907".

L'honorable M. DANDURAND propose que le Sénat n'insiste pas sur ses amendements.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: De quoi s'agit-il?

L'honorable M. DANDURAND: Le Sénat a présenté un amendement au Bill concernant les différends industriels. Cet amendement a pour objet d'enlever au ministre du Travail la juridiction qu'il a exercée jusqu'à ce jour en nommant lui-même une tierce personne lorsque les deux arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix d'un tiers. La Chambre des Communes a rejeté l'amendement pour la raison mentionnée dans son message au Sénat, à savoir: "que ledit amendement ajoute un nouveau principe au bill, lequel principe complique les procédures au lieu de les simplifier."

J'ai reçu aussi une note du ministre du Travail; je vais vous en donner lecture:

Raisons qui, suivant l'opinion du ministre du Travail, justifient le respectueux refus d'accepter l'amendement à l'article 8 de la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907; proposé par le Sénat.

Parce que l'amendement est étranger à l'objet du Bill, qui est de modifier les articles 15, 57 et 58.

Parce que l'amendement compliquerait les procédures au lieu de les simplifier;

Parce que la nomination d'un président par le juge en chef, que ce soit le juge en chef d'une province ou celui de la cour Suprême du Canada, serait une cause de délai, d'autant plus regrettable, que malgré les efforts faits d'après les procédures actuelles, une des deux parties au différend est quelquefois disposée à s'opposer au temps nécessaire pris pour les procédures.

Parce que, un juge en chef ou un autre juge, ne peut être au courant de la nature du différend, et par conséquent connaître le genre d'homme requis pour la présidence, autant que le ministre du Travail, qui a institué le bureau d'enquête et connaît les détails des procédures depuis le commencement;

Parce que, si le juge habite un endroit éloigné, il serait impossible de lui transmettre par correspondance, c'est-à-dire nécessairement par télégraphe, ce qui occasionnerait une forte dépense, et ferait courir les risques de commettre des erreurs, tous les renseignements dont il aurait besoin pour faire un choix judicieux de la personne qui remplirait le mieux les devoirs importants qui lui incomberaient; le juge déciderait de son mieux, et le choix pourrait être bon ou mauvais.

Parce que, le ministre qui est responsable de l'administration du statut, serait déchargé de cette responsabilité en ce qui concerne l'objet principal de cette administration et les juges se trouveraient impliqués dans des formalités de procédure ministérielle.

Parce que, dans la plupart des cas, deux provinces ou plus, sont intéressées dans les différends qui surgissent et qui relèvent de cette loi; par conséquent, la tâche de nommer un troisième arbitre, retomberait le plus souvent, d'après l'amendement apporté par le Sénat, sur le juge en chef de la cour Suprême, qui, en raison même de ses fonctions, se trouve très éloigné de l'endroit où les différends ont lieu; et par conséquent devrait s'en rapporter presque entièrement à l'avis des autres pour faire choix de la personne la plus capable de remplir les fonctions de troisième arbitre.

Parce que, malgré les hautes connaissances, aux points de vue légal et autres, du juge en chef, il faut admettre que la méthode proposée pour la nomination de la tierce personne, compliquerait les procédures et occasionnerait de longs délais, ce qui nuirait à la bonne administration de la loi et compromettrait les heureux résultats qu'on est en droit d'en attendre.

Telles sont les diverses raisons qui ont décidé la Chambre des Communes à rejeter l'amendement présenté par le Sénat. Je crois qu'il est impossible de répondre à la plupart de ces raisons. Dans chaque cas où il y a un différend, le ministre du Travail en a surveillé les développements et a essayé d'éviter un désaccord fatal. Il s'est tenu en relations avec les deux parties intéressées et a surveillé la mise en vigueur de la loi. Il est, sans aucun doute, la personne la mieux avisée pour faire choix du troisième arbitre lorsque les deux parties intéressées ne peuvent s'entendre sur ce choix.

Lorsque cette question a été débattue au Sénat, j'ai fait remarquer que le juge en chef, lorsqu'il serait requis de nommer la tierce personne, devrait faire comparaître devant lui les parties intéressées afin d'entendre leurs témoignages, ou bien s'adresser directement au ministre du Travail. J'ai la même opinion aujourd'hui, et cette opinion s'est encore accentuée lorsque j'ai appris par les journaux que six juges en chef des cours d'appel avaient quitté le pays la semaine dernière pour se rendre en Europe. Pour toutes ces raisons, je soutiens que le Sénat ferait beaucoup mieux de laisser cette question sous la juridiction du ministre du Travail.

L'honorable M. BENNETT: Si l'honorable sénateur le permet, je lui poserai cette question: a-t-il jamais entendu dire qu'en cas d'absence du juge en chef, un autre membre du barreau préside à sa place?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, le juge en chef peut se faire remplacer.

L'honorable W. B. ROSS: Et l'amendement contient une disposition à cet effet.

L'honorable M. DANDURAND: Naturellement, je ne sais pas si on nomme un juge en chef intérimaire chaque fois que le juge en chef quitte sa province. Il peut en être ainsi; mais je dis qu'actuellement six juges en chef ont quitté le pays, et depuis cinq ou six mois nous n'avons plus de juge en chef de la cour suprême.

L'honorable W. B. ROSS: Pourquoi n'en nommez-vous pas un?

L'honorable M. BENNETT: A qui la faute?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: En nommerez-vous un immédiatement si nous nous adoptons ce bill?

L'honorable M. DANDURAND: Je suis convaincu que nous ne devrions pas insister sur cet amendement, mais que nous devrions laisser le choix du troisième arbitre au ministre du Travail qui remplit cette fonction depuis 1907, à la satisfaction du pays en général. La dernière fois que nous avons discuté cette question, j'ai fait remarquer que dans 50 p. 100 des cas, le troisième arbitre avait été choisi par les deux arbitres représentant les parties intéressées au différend. Il me semble que le Sénat, ayant exprimé son opinion l'année dernière, et cette année encore, devrait s'incliner respectueusement devant l'opinion de la Chambre des Communes sur cette question.

Je termine ces quelques remarques en proposant que le Sénat n'insiste pas sur son amendement.

L'honorable M. ROSS: Honorables messieurs, cet amendement a été discuté l'année dernière et cette année; je n'ai rien de nouveau à ajouter à ces discussions. Cette Chambre a adopté l'amendement avec une forte majorité, et tous ceux qui ont voté pour l'ont fait parce qu'ils étaient convaincus qu'ils avaient de bonnes raisons d'en agir ainsi. Le bill renferme un principe qui est adopté en Grande-Bretagne et dans chacune de ses colonies, à savoir: "Dans le cas d'arbitrage, chaque partie au différend nomme un arbitre et un juge nomme le troisième." Il n'est pas nécessaire que dans chaque cas la nomination soit faite par un juge en chef. L'absence du juge en chef n'est pas un obstacle. Dans ce cas, il y a toujours un juge en chef intérimaire et le bill contient une disposition à cet effet. J'espère donc que les honorables sénateurs maintiendront leur décision.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Si la Chambre le permet, je ferai une proposition. L'honorable sénateur a dit avec raison, que d'après le principe de la loi britannique, le troisième arbitre doit être choisi par une personne absolument indépendante des deux parties en cause. On a toujours insisté sur ce principe afin que le tribunal puisse inspirer la plus grande confiance possible.

Je regretterais beaucoup que l'on me croie capable de vouloir critiquer le ministre du Travail ou de vouloir le discréditer; mais il faut admettre qu'il est, dans tous les cas, le représentant d'une classe qui constitue toujours une des parties au différend. Par conséquent, d'après le principe même dont je viens de parler, il ne devrait pas nommer le troisième arbitre.

L'honorable leader du gouvernement fait grand cas du fait qu'il est impraticable dans tous les cas, d'obtenir une décision à la fois rapide et satisfaisante par l'intermédiaire d'un juge. Je proposerai alors, que le Sénat soit satisfait de substituer le ministre de la Justice au juge en chef qui n'a aucune relation avec le patron ou l'employé. Il est certainement très important que la Loi reçoive l'approbation des deux parties intéressées, et l'on ne peut nier qu'un grand nombre de patrons ne voient pas d'un bon œil que le choix du troisième arbitre soit entre les mains du représentant des ouvriers.

L'honorable M. DANDURAND: Pourquoi mon honorable ami dit-il que ce choix est entre les mains du représentant des ouvriers?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Le ministre du Travail n'est-il pas le représentant des ouvriers?

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Aux yeux de la loi, peut-être, mais tout le monde sait que généralement, il appartient à la classe ouvrière, (nous n'avons vu qu'un cas contraire), et qu'il est membre des unions ouvrières.

L'honorable M. DANDURAND: Son unique devoir est d'essayer de rétablir la paix et l'harmonie.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je ne fais allusion ni au ministre actuel du Travail ni à ses prédécesseurs. J'essaye d'expliquer que la grande majorité des patrons croient qu'il n'est pas également intéressé aux deux classes. Il faut considérer, non pas ce que l'homme est réellement, mais l'impression qu'il produit sur les autres. Il peut être aussi indépendant que n'importe quel juge; et peut-être l'est-il réellement je ne veux pas insinuer qu'il ne l'est pas; mais vous ne réussirez jamais à convaincre les patrons que le ministre du Travail n'est pas le représentant de la classe ouvrière de ce pays. J'admets ne pas connaître un seul cas où la nomination qu'il a faite n'a pas donné satisfaction ou a été la cause d'injustices. Mon unique but en faisant cette proposition, est d'obtenir une Loi qui par toutes ses dispositions, donnera pleine et entière satisfaction à toutes les classes du peuple.

L'honorable M. ROBERTSON: Je désire ajouter quelques mots sur le sujet qui nous

occupe, car je considère qu'il est très important; (plus important que si l'amendement que nous discutons actuellement était la seule question qui entrave notre décision). Au cours des deux dernières sessions, le Parlement a étudié et adopté certains amendements à la Loi concernant les différends industriels, mais il ne s'agit pas du tout de ces amendements à l'heure présente. Si les deux Chambres persistent dans leur attitude, ces amendements ne seront jamais adoptés et les mêmes questions reviendront sur le tapis à la prochaine session avec les mêmes difficultés à surmonter. Je crois que toutes ces tergiversations nuisent aux intéressés. La proposition de l'honorable représentant de Hamilton, (l'honorable M. Lynch-Staunton), mérite peut-être d'être prise en considération. Il est difficile de modifier maintenant notre ligne de conduite; mais il me semble qu'il serait sage, vu les circonstances, de ne pas insister sur cet amendement particulier. A la prochaine session, nous pouvons le présenter de nouveau et le discuter sous tous ses aspects et ne pas toucher aux autres amendements sur lesquels les deux Chambres sont d'accord. J'espère que le Sénat ne fera rien qui soit de nature à porter atteinte aux principes qui ont été incorporés dans la Loi cette année.

La motion de l'honorable M. Dandurand est rejetée par le vote suivant:

CONTENTS

Les honorables messieurs:

Dandurand,	McHugh,
Farrell,	McMeans,
Foster (sir George),	Robertson,
Griesbach,	Roche,
Haydon,	Turgeon—10.

NON-CONTENTS:

Les honorables messieurs:

Beaubien,	Macdonell,
Bennett,	Martin,
Blain,	McCall,
Blondin,	McCormick,
Casgrain,	McLennan,
Chapais,	Mulholland,
Crowe,	Pope,
Daniel,	Ross (Middleton),
David,	Sharpe,
De Veber,	Tanner,
Donnelly,	Taylor,
Fisher,	Todd,
Foster,	Webster (Brockville),
Green,	Webster (Stadacona),
Laird,	White (Inkerman),
L'Espérance,	White
Lougheed (sir James),	(Pembroke)—34.
Lynch-Staunton,	

BILL CONCERNANT L'IMMIGRATION

ETUDE EN COMITE

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand le Sénat se forme en comité sous la présidence de l'honorable M. Blain pour étudier le Bill 195, intitulé: Loi modifiant la Loi de l'Immigration.

L'hon. M. ROBERTSON.

L'honorable M. DANDURAND: Je demande que M. M. Blair vienne devant le comité

Article 1—Période non comptée pour acquisition du domicile.

L'honorable M. DANDURAND: L'objet de cet amendement est d'empêcher l'acquisition du domicile pendant la période au cours de laquelle une ordonnance de déportation ou un permis est en vigueur dans le cas d'une personne illégalement admise au Canada, dont la déportation a été ordonnée pour une cause postérieure à son entrée et qui est au Canada en vertu d'une permis pour une période déterminée.

L'article 1 est adopté.

Article 2—Membres d'une famille accompagnant une personne refusée.

L'honorable M. DANDURAND: L'article 2 se lit comme suit:

Est modifié l'article trois de ladite loi par l'addition de l'alinéa suivant:

"(u) Les membres d'une famille (y compris les enfants de plus et de moins de dix-huit ans) qui accompagnent une personne qui a été refusée, à moins que, de l'avis du conseil d'enquête, la séparation de la famille n'entraîne pas un malheur."

C'est-à-dire que la compagnie de transport sera tenue de rapatrier les membres d'une famille, aussi bien que son chef, lorsque celui-ci aura été refusé et sera sur le point d'être déporté.

L'article 2 est adopté.

Article 3—Permis d'entrer au Canada pour y demeurer.

L'honorable M. DANDURAND: L'article 3 se lit comme suit:

Est abrogé l'article quatre de ladite loi et remplacé par le suivant:

"4. (1) Le ministre peut émettre un permis par écrit autorisant une personne à entrer au Canada".

L'amendement est contenu dans les mots suivants:

"où qui, étant entrée ou ayant débarqué au Canada, à y demeurer...

Ensuite:

...sans être assujettie aux dispositions de la présente loi. Ce permis doit être selon la formule A de l'annexe de la présente loi, et porter qu'il n'est en vigueur que pour une période déterminée, mais il peut à l'occasion être prorogé ou à toute époque révoqué par écrit par le ministre. Cette prorogation ou cette révocation doit être selon la formule AA portée à l'annexe de la présente loi.

L'objet de cet amendement est d'autoriser l'émission d'un permis dans le cas d'une personne admise légalement au Canada et dont la déportation a été ordonnée, mais à qui l'on permet de rester à titre d'épreuve.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est-à-dire après qu'un ordre de déportation a été émis. Je suppose alors que le ministre peut suspendre la déportation et permettre à la personne refusée de rester à tire d'épreuve. Je doute beaucoup de la sagesse d'une telle disposition.

L'honorable M. DANDURAND: Cet article s'applique aux personnes qui en principe, sont classées comme peu désirables, mais pour lesquelles il est justifiable d'accorder un permis de rester à titre d'épreuve. Leur cas est analogue à celui des prisonniers qui sont en libération conditionnelle.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Cet article ne s'applique-t-il qu'aux personnes qui entrent au Canada?

L'honorable M. DANDURAND: Non. L'amendement s'appliquera également aux personnes qui ont été légalement admises au pays. La clause se lit comme suit:

Le ministre peut émettre un permis par écrit autorisant une personne à entrer au Canada...

On y ajoute les mots suivants:

...ou qui, étant entrée ou ayant débarqué au Canada, à y demeurer sans être assujettie aux dispositions de la présente loi.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Ce dernier paragraphe s'applique à toute personne sous le coup de la déportation pour cause de trahison ou autre cause semblable.

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne puis en comprendre le sens. En somme, le ministre de l'Immigration est le maître dans les cas de déportation. Il est très probable que ses subordonnés seront guidés par ses idées. Il s'ensuit que même si un ordre de déportation a été émis, la personne en cause aura le privilège de rester au Canada à titre d'épreuve.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Il me semble que l'objet de cet amendement est de permettre, par un moyen détourné, de faire ce qui est interdit par l'article 41 de la Loi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est en effet ce qui pourrait arriver.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Cela est évident.

L'honorable M. DANDURAND: Voici l'explication qui m'a été fournie relativement à l'article 4:

L'article tel qu'il est aux Statuts, permet au ministre d'émettre des permis aux personnes qui entrent au Canada. Par l'amendement, toute personne dont la déportation a été ordonnée, mais que l'on désire garder sur parole ou à qui l'on veut permettre de rester à titre d'épreuve, peut recevoir un permis à cet effet pour une certaine période. Cette modification est nécessaire en raison du changement apporté à l'article 2 (d).

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Pourquoi ne pas réserver le jugement comme on le fait à la cour?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ferai remarquer à mon honorable ami que l'article donne au ministre le pouvoir d'émettre un permis, autorisant une personne à entrer au Canada, sans être assujettie aux dispositions de la présente loi. Elle est totalement exempte de tous les obligations de la loi.

L'honorable M. DANDURAND: Le permis n'est valide que pour une période limitée.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Non.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cette période limitée peut suffire aux intentions d'une personne non désirable.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Elle peut être de vingt ans.

L'honorable M. DANIEL: Qui émet en premier lieu, l'ordre de déportation?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les fonctionnaires du ministère.

L'honorable M. DANDURAND: Un fonctionnaire en autorité.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'intéressé peut-il interjeter appel au ministre de la décision du fonctionnaire en autorité?

L'honorable M. DANDURAND: Certainement.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON Le cas est par conséquent porté à la connaissance du ministre?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le ministre a juridiction absolue.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Et il peut réserver son jugement aussi longtemps qu'il le désire.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON Par conséquent, la personne qui est sous le coup de la déportation peut rester au pays aussi longtemps que le ministre n'en décide pas autrement?

L'honorable M. DANDURAND: C'est vrai.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Alors, l'amendement est inutile.

L'honorable M. DANDURAND: Il y a cette différence que si la personne non désirable reste au pays sans permis, elle peut acquérir le domicile, tandis que le permis ne lui confère pas ce droit.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mais en appliquant la loi, on peut empêcher cette personne d'acquérir domicile.

L'honorable M. DANDURAND: Sans ce permis, la personne peut, après un séjour de cinq années dans le pays, acquérir domicile; tandis que le temps qu'elle reste au Canada, sous l'effet du permis, ne compte pas pour l'acquisition de domicile.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je crois que l'effet du bill va plus loin que cela.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La personne peut rester au Canada quand même.

L'honorable M. DANDURAND: Les renseignements qui me sont fournis indiquent que certains cas se sont présentés qui ont démontré la nécessité d'un tel amendement. En tous cas, il ne peut causer grand mal. Il fait partie des moyens à employer pour mettre la loi en vigueur et accorde au ministre le droit de permettre à une personne dont la déportation a été ordonnée, de rester dans le pays sous la surveillance des fonctionnaires du ministère, sans que toutefois la durée de séjour sous permis puisse compter pour l'acquisition du domicile au Canada.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si cet amendement devient nécessaire à la mise en vigueur de la loi, et que son objet ne soit pas d'éviter les dispositions de l'article 41, tel que le ministère le désirait depuis quelque temps, on pourrait peut-être fixer la limite du permis.

L'honorable M. DANDURAND: Je suis sous l'impression que les permis ne sont jamais émis pour plus d'une année et souvent moins.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je propose à mon honorable ami de réserver la discussion de cet amendement jusqu'à ce que nous en arrivions à l'article 8 du bill qui doit remplacer l'article 41 de la loi. Cet article 41 a toujours donné lieu à des débats orageux dans cette Chambre.

L'honorable M. DANDURAND: On m'a affirmé que l'amendement n'avait aucun rapport avec l'article 41. Si mon honorable ami insiste, je proposerai que l'article 3 soit réservé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: S'il est nécessaire à la mise en vigueur de la loi, je propose que la durée des permis soit limitée, —disons six mois,—et que cette période puisse être renouvelée.

L'honorable M. DANDURAND: Je demanderai au ministère d'examiner cette proposition.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais je vois très bien comment on pourrait s'en servir pour éviter les dispositions de l'article 41.

L'honorable M. DANDURAND: Un amendement ajouté au bill requiert un rapport dans les trente jours suivant l'ouverture du Parlement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est parfait. Nous n'apportons jamais beaucoup d'attention à cela.

L'article 3 est réservé.

Article 4—Cas où il y a appel.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quel est l'objet de cet article?

L'honorable M. DANDURAND: Il se lit comme suit:

4. Est abrogé l'article dix-neuf de ladite loi, tel que modifié par le chapitre trente-deux du Statut de 1921, et remplacé par le suivant:

"19. Dans tous les cas autres que ceux prévus à l'article qui précède, l'immigrant, le passager, le voyageur ou autre personne intéressée peut interjeter appel au ministre de la décision du conseil d'enquête ou du fonctionnaire en autorité, si l'appelant signifie immédiatement au fonctionnaire en autorité, ou au fonctionnaire qui a la garde de cet appelant un avis par écrit de cet appel (lequel avis peut être selon la formule C de l'annexe de la présente loi). Si l'appel est refusé par le ministre, l'appelant est tout de suite déporté."

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce paragraphe traite de tous les cas autres que ceux prévus à l'article qui précède; mais je n'ai pas l'article 18 devant moi; que contient-il? Apparemment, il ne contient pas de cas où il y a appel.

L'honorable M. DANDURAND: Je vais chercher la clause 18, mais en attendant je puis vous dire que ce nouveau paragraphe renferme un nouveau principe. Tous les frais sont à la charge de la compagnie de transport si les personnes sont déportées ou jusqu'à ce qu'il leur soit permis d'entrer dans le pays.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: N'est-il question que des frais?

L'honorable M. DANDURAND: Le paragraphe 19 que l'on se propose d'abroger se lit comme suit:

19. Dans tous les autres cas que ceux prévus à l'article qui précède, l'immigrant, le passager, le voyageur ou autre personne intéressée peut en appeler au Ministre de la décision du conseil d'enquête ou du fonctionnaire en autorité si l'appelant signifie immé-

diatement au fonctionnaire en autorité ou au fonctionnaire qui a la garde de cet appelant, un avis par écrit de cet appel (lequel avis peut être selon la formule C de l'annexe à la présente loi), et l'appelant doit déposer en même temps entre les mains de ce fonctionnaire la somme de vingt dollars pour lui-même et de dix dollars pour chaque enfant ou autre personne dépendant de lui et détenue avec lui, ledit argent devant servir à défrayer l'entretien dudit appelant et de ceux qui dépendent de lui en attendant la décision du ministre. Si le Ministre, ou le conseil d'enquête, sur nouvelle audition, permet l'appel, ladite somme est remise à l'appelant, et si l'appel est refusé par le ministre ou par le conseil d'enquête en nouvelle audition, le solde de ladite somme, s'il en est, est remis à l'appelant après déduction faite des frais de pension réguliers pendant la détention, et l'appelant est de suite déporté. Les frais de l'appel signifient les frais dudit appel à Sa Majesté, et, en cas de différend, la décision du ministre établissant le montant de ces frais est définitive et péremptoire. Ces frais ne comprenant pas les honoraires judiciaires.

La nouvelle loi...

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Retranche tout ce qui a trait aux frais.

L'honorable M. DANDURAND: Exactement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est raisonnable.

L'honorable M. McLENNAN: Quels sont les cas impliqués dans l'article 18?

L'honorable M. DANDURAND: L'article 18 se lit comme suit:

Il n'y a pas d'appel de la décision de ce conseil d'enquête, quant au refus et à la déportation d'immigrants, passagers, voyageurs ou autres personnes cherchant à entrer en Canada quand cette décision est basée sur un certificat du médecin qui a fait l'examen établissant que ces émigrants, passagers, voyageurs ou autres personnes sont affligés de quelque maladie repoussante, ou atteintes de quelque maladie qui peut devenir dangereuse pour la santé publique, ou qu'elles appartiennent à quelqu'une des catégories refusées qui suivent, savoir: les idiots, les imbéciles, les faibles d'esprit, les épileptiques et les déments. Toutefois, les citoyens canadiens et les personnes qui ont domicile au Canada sont de droit admis au Canada.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: En somme, le tout se résume à ce que l'appelant n'est pas requis de faire un dépôt de garantie des frais.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Voilà, je crois, une disposition qui est très à propos.

L'article 4 est adopté.

Article 5.—Arrêt des procédures; envoi du dossier.

L'honorable M. DANDURAND: Cet amendement est la conséquence de la modification précédente.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Adopté.

L'article 5 est adopté.

Article 6.—Transport gratuit.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ceci me paraît très bien. On ajoute simplement les mots soulignés?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, "et doivent aussi transporter gratuitement un fonctionnaire d'immigration de chacun des gouvernements provinciaux".

L'honorable L. C. WEBSTER: A-t-on consulté les compagnies de transport au sujet de ce paragraphe? Je crois qu'on ne devrait pas les obliger de transporter gratuitement ces fonctionnaires.

L'honorable M. DANDURAND: Les compagnies de chemins de fer consentent à les transporter gratuitement, mais ce paragraphe est nécessaire parce que la loi leur défend d'accorder des billets gratuits à certaines personnes.

L'article 6 est adopté.

Article 7.—Traitement médical.

L'honorable M. DANDURAND: L'amendement à l'article 34 de la loi est contenu dans les trois dernières lignes du premier paragraphe:

et les frais de son traitement à l'hôpital et des soins médicaux et de son entretien sont payés par la compagnie de transport qui a amené cette personne au Canada.

C'est-à-dire que la compagnie de transport qui a été obligée de prendre soin de la personne malade pendant le voyage, devra continuer à en prendre soin à ses frais jusqu'à ce que cette personne soit admise à entrer au Canada. Si à l'arrivée au port, la personne amenée par la compagnie de transport, a encore besoin de soins, ils lui seront donnés aux frais de la compagnie de transport.

L'honorable M. McLENNAN: S'est-il présenté des cas qui n'étaient pas prévus par le paragraphe 2 de l'article abrogé? N'est-il pas suffisant de mentionner que les compagnies de transport seront responsables seulement dans les cas où il y aura eu négligence de leur part? L'amendement proposé les rend responsables dans tous les cas.

L'honorable M. DANDURAND: Les compagnies de transport savent que l'immigrant qu'elles amènent à un port canadien devra subir un examen médical avant d'être admis au pays. L'amendement a pour objet de rendre la compagnie responsable des frais d'entretien et de transport jusqu'à ce que l'immigrant soit admis au Canada.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'amendement aura pour effet de rendre les

compagnies de transport plus prudentes. Elles ne devraient pas amener au Canada, des personnes qui sont malades.

L'honorable M. McLENNAN: L'article abrogé prescrit simplement que la décision est entre les mains du ministre. Si la compagnie de transport a été négligente, elle doit payer. Ces questions sont souvent obscures et je crois que la responsabilité de la compagnie est un peu lourde.

L'honorable M. DANDURAND: Mais la compagnie de transport est responsable du choix des immigrants.

L'honorable M. McLENNAN: Je ne le nie pas.

L'honorable M. DANDURAND: Et ils doivent être acceptables au Canada.

L'honorable M. McLENNAN: Mais l'ancien article, qui laisse au ministère le soin de décider si la compagnie a été coupable de négligence, n'est-il pas suffisant?

L'honorable M. DANDURAND: Il faudrait faire un procès pour déterminer jusqu'à quel point la compagnie a pris ses précautions.

L'honorable M. McLENNAN: L'ancien article a été en vigueur pendant un certain temps; et s'il n'a pas donné satisfaction, nous devons naturellement le modifier.

L'honorable M. DANDURAND: Voici une note qui indique que la responsabilité ne sera pas très lourde pour la compagnie.

Si les compagnies de transport avaient payé, l'année dernière tous les frais dont elles seront responsables d'après la loi telle qu'amendée, le total de ces frais ne représenterait pas plus que 25 centins par passager pour tous les passagers transportés.

L'article 7 est adopté.

Article 8.—Certains aubains réputés non désirables comme immigrants.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose l'adoption de cet article.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Retirez cette motion. Nous avons déjà rejeté cet article deux fois.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable ami ne doit pas oublier que la Chambre des Lords n'a pas le droit de le rejeter plus que trois fois.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Alors, donnez-nous la troisième occasion.

L'honorable M. DANDURAND: Je vais, dans une seule phrase, vous expliquer l'objet du nouvel article 41. L'article 41, qui est encore aux Statuts, permettait la déportation de sujets britanniques nés hors du Canada. Le nouvel article les exempte et s'applique seulement aux aubains.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Tous nos troubles ont été causés, non pas par les aubains, mais par les autres.

La motion de l'honorable M. Dandurand est rejetée par 25 voix contre 7.

Article 9.—Arrestation ou poursuite d'une personne refusée ou déportée qui revient ou reste au Canada, sauf le cas d'incapacité de se conformer à l'arrêté en conseil rescindé.

L'honorable M. DANDURAND: D'après la loi de l'opium et des drogues narcotiques, il n'y a pas de disposition considérant comme une offense le retour d'une personne expulsée en vertu de cette loi. La personne ainsi déportée, peut revenir en vertu de la loi d'Immigration, sans encourir de peine. L'amendement proposé permet de la déporter.

L'article 9 est adopté.

Article 10.—Frais d'entretien d'une personne refusée, en attendant son retour.

L'honorable L. C. WEBSTER: En quoi consiste le changement?

L'honorable M. DANDURAND: Les frais d'entretien n'étaient à la charge de la compagnie de transport qu'après que la personne avait été refusée. Maintenant, tous les frais sont à la charge de la compagnie de transport jusqu'à ce que l'immigrant soit admis ou déporté.

L'honorable L. C. WEBSTER: Pourquoi ce changement et pour quelle raison ajoute-t-on cette charge supplémentaire aux compagnies de transport qui pourtant en ont déjà assez à supporter?

L'honorable M. DANDURAND: D'après les renseignements que j'ai obtenus, les compagnies supportent déjà ces charges d'après un accord spécial, même sans cet amendement dont personne ne s'est plaint.

L'honorable L. C. WEBSTER: Les compagnies de transport ont-elles été consultées au sujet de ces clauses?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable L. C. WEBSTER: Et y ont-elles consenti?

L'honorable M. DANDURAND: Elles n'ont présenté aucune objection.

L'honorable L. C. WEBSTER: Cette réponse ne s'accorde pas avec mes renseignements.

L'honorable M. DANDURAND: Les compagnies de transport ont peut-être présenté

des objections au sujet des autres clauses, mais le Parlement, dans sa sagesse, en a décidé autrement.

L'article 10 est adopté.

Article 11.—Application de la loi aux Chinois.

L'honorable M. DANDURAND: Puisque le Sénat, dans sa sagesse, a rejeté l'amendement à l'article 41, il n'y a peut-être aucun danger à adopter cet article.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Fixez une date raisonnable, n'excédant pas six mois.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que nous pouvons facilement nous en rapporter au ministère intéressé.

L'article 11 est adopté.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose maintenant l'adoption de l'article 3 que nous avons réservé.

L'article 3 est adopté.

Rapport est fait du Bill tel qu'amendé.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. Dandurand propose la troisième lecture du Bill.

La motion est adoptée, le Bill tel qu'amendé, est lu pour la troisième fois et adopté.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Séance du mardi, 15 juillet 1924.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL DES INDIENS

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 172, intitulé: Loi modifiant la loi des sauvages.

BILL CONCERNANT LES PRODUITS ALIMENTAIRES POUR LES ANIMAUX

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill 238, intitulé: Loi modifiant la loi des produits alimentaires pour les animaux.

BILLS DE DIVORCE

Première, deuxième et troisième lectures des bills suivants:

Bill W6, intitulé: Loi pour faire droit à Elgin Caughey.—L'honorable M. Green.

Bill X6, intitulé: Loi pour faire droit à Alma Ducharme Mullins.—L'honorable M. Green.

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX ET L'EST DE LA NOUVELLE-ECOSSE

ENQUETE ET DEBAT

L'honorable J. S. McLENNAN se lève, ayant donné l'avis suivant:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur le fait que les chemins de fer nationaux canadiens ne procurent pas des facilités suffisantes au trafic de l'est de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve, et demandera si c'est l'intention du gouvernement de procurer des facilités suffisantes.

Il dit: Honorables messieurs, je n'attirerais pas l'attention de cette Chambre sur le sujet contenu dans cette résolution, à cette époque de la session et lorsque nous prenons rapidement des décisions importantes, si je ne croyais pas qu'il a plus qu'une signification locale.

Laissez-moi attirer tout d'abord votre attention sur le fait que le volume de trafic dont il s'agit n'est pas quantité négligeable. La population totale de la Nouvelle-Ecosse est de 523,000 âmes environ, dont le quart peuple l'île du Cap-Breton. Pour donner une idée juste de l'importance relative de cette dernière partie de l'est, je dois dire que sur 14 villes possédant une population de 4,000 âmes et plus dans la Nouvelle-Ecosse, cinq sont situées dans un rayon de 15 milles du palais de justice de Sydney, les autres étant dispersées de Sydney à Yarmouth jusqu'à Amherst. Il s'ensuit que dans cette partie-est, vous avez une population plus dense que dans toute autre partie des provinces maritimes. Vous avez une population qui produit beaucoup, et qui, par conséquent, consomme beaucoup. Il est facile de le démontrer de plusieurs manières. Dans ce district et dans un rayon de quinze milles tout autour, il y a 20 bureaux de télégraphe; toutes les grosses banques y ont des succursales; et durant la dernière saison de navigation, pas moins de 1,200 navires capables de tenir la mer sont sortis du port de Sydney. Comme la plus grande partie du trafic est composé de produits miniers et de produits d'acier, il est concentré dans le voisinage, du côté sud du port; de sorte que la population à Sydney et aux alentours est plus grande et partant consomme davantage que celle de l'autre côté du port qui progresse cependant et fait preuve de beaucoup d'activité.

Dans Sydney même, il y a cinq épiceries en gros; trois marchands qui font le commerce des fruits en gros; cinq manufactures de conserves dont les noms vous sont familiers à

tous, la Canadian Packers, la Davies Co., la Dunns, la Swift Co., et la Harris Co., chacune d'elle étant très importante. A l'est de Montréal, il n'y a pas d'autres villes qui possèdent autant de manufactures de conserves.

L'honorable M. DANIEL: Manufactures de conserves ou entrepôts?

L'honorable M. McLENNAN: Entrepôts seulement ou entrepôts frigorifiques, c'est-à-dire des endroits d'où l'on fait la livraison des viandes fraîches.

A part la British Empire Steel Company, il y a encore la Dominion Tar and Chemical Company ainsi que d'autres manufactures dont la production est considérable. Mais ce qui doit surtout occuper cette Chambre qui représente tout le Canada, est le fait que presque toutes ces manufactures apportent du trafic aux chemins de fer canadiens nationaux. Montréal est à 1,000 milles de Sydney, St-Jean à 500 milles et Halifax à 300 milles environ; et presque tout ce qui se consomme dans ce district est transporté par les chemins de fer canadiens nationaux. Et comme nous sommes des actionnaires de ces chemins de fer,—et on nous le rappelle bien souvent—nous avons intérêt à développer ce commerce.

Quelques-uns de ceux qui m'entendent peuvent croire qu'il s'agit là d'une affaire purement locale; mais ils doivent se rappeler ce point important que la population de l'est de la Nouvelle-Ecosse n'est pas la seule qui dépend largement de ces facilités de communication. Terre-Neuve est à 90 milles du port de Sydney. Les importations les plus rémunératives de Terre-Neuve viennent de Sydney, et lui sont envoyées du Port aux Basques ou elles viennent par chemins de fer d'aussi loin que de St-Jean. Terre-Neuve possède une population de 260,000 âmes, soit la moitié de celle de la Nouvelle-Ecosse. Le pouvoir d'achat de Terre-Neuve dépend énormément de ses pêcheries, et malheureusement elles n'ont pas été excellentes depuis quelques années. Terre-Neuve a vu d'autres mauvaises années de pêche depuis 300 ans ou à peu près qu'elle est une colonie de l'Angleterre; mais aussi sûrement que de bonnes saisons ont suivi de mauvaises saisons, dans le passé, nous devons nous attendre à de bonne années dans l'avenir.

Je suis certain que tous les honorables messieurs de cette Chambre sont du même avis que moi lorsque je dis que le Canada doit faire tous les efforts nécessaires pour établir et augmenter ses relations de commerce avec une colonie britannique située près de nous et pour doubler les liens qui nous unissent à cette colonie, sans s'occuper de savoir s'il y aura union politique ou non. La valeur des produits des pêcheries de Terre-Neuve a été, l'an passé, de $12,000,000, bien que la saison ait été l'une des plus mauvaises, les pêcheurs prenant moins que la moitié de poissons que l'année précédente. Mais je dois souligner le fait que les exportations de pulpe et de produits forestiers se sont élevées en 1924 jusqu'à $5,400,000, soit la moitié des exportations de l'industrie principale de la Nouvelle-Ecosse, de cette industrie qu'on associe toujours au nom de la Nouvelle-Ecosse, la pêche. Les Harmsworths alimentent leurs chaînes de journaux avec ces exportations de papier, et les moulins à papier de la côte est leur appartiennent je crois. On établit aussi sur la côte ouest, à 150 milles de Sydney, une nouvelle industrie dont les fondateurs se préparent à dépenser plusieurs millions de livres Dans un court espace de temps, cette industrie doublera le trafic existant et augmentera le chiffre d'affaires du port de Sydney, et partant des chemins de fer canadiens nationaux; car les produits les plus dispendieux, ceux que l'on transporte au taux le plus élevé, prennent plutôt la route de terre que la route de mer.

Pour souligner aussi l'importance relative des relations commerciales de Terre-Neuve et du Canada, laissez-moi citer les statistique suivantes. En chiffres ronds, les importations de Terre-Neuve venant du Canada ont été de $18,000,000 pendant l'année 1920, et venant des Etats-Unis de $15,000,000. En 1921, elles furent de $14,000,000 pour le Canada et de $9,000,000 pour les Etats-Unis. En 1922, elles furent de $9,000,000 pour le Canada et de $6,000,000 pour les Etats-Unis. En 1923, de $8,000,000 pour le Canada contre $7,000,000 pour les Etats-Unis. En d'autres mots, le Canada a dépassé les Etats-Unis, même sur un marché dont le pouvoir d'absorption a diminué, et il a maintenu cette position d'une manière remarquable. Il me semble donc que c'est un marché qu'il vaut la peine de développer autant que nous le pouvons en offrant des facilités qui rendront plus rémunérateur le trafic de nos chemins de fer.

Presque toutes les marchandises qui paient un coût de transport élevé passent par Sydney Nord, partent de quais qui sont construits dans cette localité, qu'on ne peut agrandir qu'avec difficultés, et dont se sert seulement le vapeur qui fait la navette entre les deux pays, partant tous les deux soirs.

Nous savons quel est le volume général du trafic pour l'est de la Nouvelle-Ecosse, pour Sydney, les alentours et pour la Nouvelle-Ecosse, par une déclaration du colonel Cantley, parlant en connaissance de cause, puisqu'il a été l'un des administrateurs des chemins de fer canadiens nationaux. Dans tous les cas, il a donné les statistiques du trafic de l'époque où il occupait la position d'administrateur. Il

a dit que 8,000 wagons, par mois, se rendaient aux termini de Sydney. C'est dire que ces marchandises provenant de lieux très éloignés de la tête de ligne étaient très précieuses, puisqu'il était profitable de les faire voyager aussi longtemps par chemins de fer, ce qui prouve encore l'importance de toute cette question. Le commerce local se développe aussi. J'ai parlé du nombre de maisons de gros qu'il y a là. J'ai appris que les courtiers de gros font $18,000,000 d'affaires par année, et l'on peut aussi nouer des relations commerciales avec l'île française de St-Pierre qui est peu éloignée de Sydney, Sydney étant le point de notre côte le plus rapproché de St-Pierre.

J'ai aussi une lettre envoyée au Board of trade de Sydney par des gens qui ont développé l'industrie du gypse sur les Lacs Bras d'Or, à moins de 45 milles de Sydney. Ils ont commencé à fabriquer du plâtre en octobre 1922, et ils ont écrit cette lettre le mois dernier. Ils dépendent de la bonté et de la bonne volonté de la British Empire Steel Corporation pour leurs facilités de transport. Je peux dire que cette bonne volonté a été égale aux besoins. La British Empire permet aussi aux autres gens de se servir des facilités de transport dont elle jouit pour son acier et son charbon; mais cela cause des dépenses extraordinaires à cette compagnie qui les paie, pour le va-et-vient sur les voies d'évitement, par exemple; et je crois, de plus, qu'elle ne charge rien en droits de quais. Dans leur lettre, mes gens disent:

> Nous avons envoyé sur les marchés de la Nouvelle-Zélande, durant la dernière saison, par la route de Sydney, plus de 1,000 barils de plâtre par mois, et notre représentant en Nouvelle-Zélande nous annonce que nous vendrons le double, l'an prochain.

Ils s'attendent à faire des affaires avec diverses gens au Japon, à New-York, dans l'Afrique du Sud, à Terre-Neuve, et à d'autres endroits. Ils feront de bonnes affaires avec les Etats-Unis s'ils ont les moyens de transport suffisants, mais ils devront avoir de gros navires, s'ils veulent poursuivre ce commerce avec avantage. Les Lacs du Bras d'Or où leur manufacture est située ont un débouché où il n'y a que 21 pieds d'eau, ce qui n'est pas suffisant pour laisser entrer le genre de navires qui transporteraient avec avantage leur produit jusqu'aux Etats-Unis. Ils doivent donc l'envoyer à Sydney.

Ces gens ne demandent pas au gouvernement de leur construire des chemins de fer ou de leur procurer des facilités dont ils doivent se pourvoir eux-mêmes. Près de leur propre manufacture, sur le lac Bras d'Or, ils ont élevé un quai répondant aux besoins des navires les plus grands qui peuvent entrer, c'est-à-dire ceux dont le tirant d'eau est inférieur à 21 pieds.

Voici un commerce que nous pouvons développer, et je veux vous signaler que ce commerce est international.

Mais la chose sur laquelle je veux attirer spécialement votre attention est le fait que les chemins de fer nationaux n'ont pas de quai à Sydney, malgré le volume actuel du trafic qui se développe en dépit du manque de facilités. Ils ne peuvent disposer que d'une côte d'accostage et l'on ne peut rien envoyer directement qui arrive sur un quai dont ils sont les possesseurs. On ne peut envoyer les marchandises que grâce à la courtoisie et à la bonne volonté de la British Empire Steel Corporation qui permet les envois de Iona et d'autres points plus à l'ouest. J'ai vu des animaux de race et des automobiles qui avaient fait tout le trajet d'Ontario à Sydney, par chemins de fer, obligés d'être transportés sur les quais de la British Empire, pour se rendre à la Nouvelle-Zélande parce que le chemin de fer n'a pas de quais et de voies d'évitement qui lui appartiennent en propre.

Puis-je prendre quelques moments pour dire ce que répètent quelques-uns des hommes qui sont à la tête des principales entreprises de Sydney? La Compagnie Harris Abattoir dit ceci:

> Nous envoyons de grandes quantités de viande fraîche à Terre-Neuve, et nous ne sommes pas satisfaits de la manière dont on la manutente ici.

Son entrepôt frigorifique est situé près de la voie ferrée, et la seule manière dont elle peut envoyer cette viande à Terre-Neuve est de la transporter par camion jusqu'au navire qui la transporte lui-même à Sydney-Nord, où on la place encore sur des camions jusqu'au vapeur qui se rend à Terre-Neuve. Pendant tout le trajet, la viande est exposée au soleil, et elle peut être perdue par accident. La lettre continue:

> Nous sommes à peu près sûrs que les maisons de gros d'ici envoient assez de marchandises pour justifier l'envoi d'un navire à Sydney.

La Swift Canadian Company dit ceci:

> A l'est de Montréal, il n'y a pas de place où nous fassions plus d'affaires qu'à Sydney, et notre commerce avec Terre-Neuve augmente continuellement. Avec des facilités de communications suffisantes à Sydney, ce commerce augmenterait rapidement, car nous ne faisons que commencer.

La Canadian Packing Company dit pratiquement la même chose. Les dépenses de surplus, la difficulté de transport, la détérioration de ses marchandises par suite de l'exposition au soleil et de ces manutentions successives empêchent l'extension de leur commerce.

Gunns Limited parle exactement de la même manière.

La William Davies Co. dit ce qui suit:

Aucun produit de compagnies de notre espèce ne peut garder sa qualité après avoir été exposé à la température qui existe ici, surtout durant la saison chaude, et c'est pour cette raison que plusieurs acheteurs de nos marchcandises à Terre-Neuve ne nous donnent pas la chance de concurrencer les produits fabriqués à Terre-Neuve même.

Smith et Proctor qui font un commerce de beurre et de fromage, disent:

Les conditions existantes sont déplorables, et à moins qu'elles ne changent, nous ne pouvons nous attendre à l'expansion que nous avons le droit d'espérer pour notre commerce. Pour nous-mêmes, nous pouvons dire qu'avec les facilités de transport suffisantes, nous pourrions doubler et même tripler notre commerce avec Terre-Neuve et St-Pierre.

D'autres gens parlent des récents développements dans le commerce des fruits en gros à Terre-Neuve. L'un écrit ce qui suit:

L'absence des facilités de communications suffisantes a toujours arrêté notre commerce, parce qu'il est nécessaire aujourd'hui d'envoyer nos marchandises par Sydney Nord au prix de dépenses supplémentaires. Nous avons aussi reçu des plaintes de nos clients parce que nos produits ont été endommagés. Et ils ont été endommagés parce qu'il faut les manutenter trop de fois avant de les rendre à Sydney Nord. Nous sommes d'avis que notre commerce avec Terre-Neuve augmenterait beaucoup si nous avions les facilités de communications suffisantes, et nous espérons, etc.

Mason et Dean rapportent que leur commerce diminue. Ils font le commerce des fruits en gros et ils dépendent du Canadien National pour faire venir leurs marchandises dans des wagons réfrigérateurs jusqu'à Sydney. Leur commerce se développerait dans de meilleures conditions s'ils avaient autant de facilités de transport que par la voie de Boston, de New-York ou d'ailleurs. Ils faisaient un très bon commerce. Ils disent:

Pendant un temps nous avons fait un bon commerce avec Terre-Neuve, mais nous avons dû l'abandonner parce que nous nous sommes aperçus que conduit sur cette base, il ne nous offrait pas une marge de profits raisonnables, et aussi parce que notre port ne nous permettait pas de concurrencer ceux qui envoyaient leurs produits par d'autres ports où il y a de meilleures facilités de transport.

Parlant des facilités de transport par chemin de fer, un autre ajoute:

Si vous prenez en considération le fait que le commerce de gros s'est développé ici durant les 15 ou 20 dernières années, sans encouragement extérieur, en dépit de la concurrence sérieuse de vieux centres commerciaux comme Halifax, Saint-Jean et Montréal, qui avaient des taux de transport très bas, et des subsides du gouvernement, vous aurez à admettre simplement que si nous avions les facilités nécessaires dans le port et au termini, pour permettre au navire de Terre-Neuve et à deux ou trois de nos navires de mouiller ici, notre commerce augmenterait nécessairement d'une manière marquée.

L'hon. M. McLENNAN.

Ils ne demandent pas des navires au gouvernement, ils demandent seulement de meilleures facilités.

Une autre compagnie, celle de Woods et McConnell, épiciers en gros, parle de la même manière:

Les marchandises dont nous faisons le commerce sont maintenant envoyées à Terre-Neuve directement par des navires qui partent d'Angleterre, de Boston et de New-York. Le gouvernement aurait intérêt à nous fournir les facilités de transport suffisantes, car il obtiendrait un profit direct pour transporter nos marchandises, toutes les marchandises partant de Sydney devant passer sur les voies du Canadien National, et nous aurions pour notre part la satisfaction de faire des affaires sur de meilleures bases.

Shaw et Mason, marchands de produits de fer, rapportent qu'ils rencontrent des difficultés extraordinaires, et que les dépenses nécessaires pour faire transporter leurs marchandises jusqu'à l'océan nuisent à leur commerce.

Maintenant, ces gens veulent un quai. Le parlement a voté de petites sommes de temps en temps, mais je suis certain que la somme de $500,000 leur donnerait toutes les facilités qu'ils désirent, augmenterait leur commerce avec Terre-Neuve et l'est, et serait une dépense profitable pour la Canadien-National. Je ne me plains pas de l'administration actuelle du Canadien-National, parce que celle qui l'a précédée n'a pas mieux saisi la situation. J'espère que l'honorable leader de cette Chambre va attirer l'attention de ses collègues sur cette affaire. Quelques-uns peuvent penser que ces remarques sont trop longues. Je voudrais prêcher un sermon sur le sujet, avec la conviction toutefois que l'administration du Canadien-National a fait beaucoup pour développer le trafic, et, autant que j'en puis juger, pour inspirer de bonnes idées à ses employés et leur faire comprendre qu'ils travaillent pour une compagnie digne de leur meilleur travail. Lorsque je considère les difficultés qu'elle a eu à surmonter, lorsque je pense au court délai pendant lequel elle a réglé des problèmes extrêmement compliqués, je suis disposé à ne pas trop lui tenir compte des fautes que ses admirateurs eux-mêmes admettent à première vue.

La première difficulté que l'administration a rencontrée était le fait que le chemin de fer qu'elle devait améliorer, dont elle avait à augmenter le trafic. comme elle l'a fait, n'était pas le moins du monde un réseau complet. Des chemins de fer ont été construits et réunis au hasard; et si quelqu'un voulait être sévère et pessimiste, il paurrait décrire le réseau comme composé de pièces et de morceaux. Mackenzie et Mann construisirent certains chemins de fer; le Grand-Tronc-Pacifique fut une autre entreprise; on ajouta certains em-

branchements; et le grand obstacle au progrès de ce chemin de fer me paraît être que l'administration, jusqu'au temps actuel—du moins c'est ce qui paraît aux yeux du public—n'a pas envisagé la situation du point de vue général. Elle ne s'est pas dit: "Pouvons-nous unifier, coordonner, et rendre profitables les chemins de fer que nous dirigeons? "En laissant le Canadien-Pacifique hors de cause, il est certain que si tout était à recommencer, nous pourrions desservir beaucoup plus de gens avec moins de milles de chemins de fer qu'avec le réseau actuel.

L'un des moyens évidents d'augmenter le trafic sur ce chemin de fer est tout simplement de développer le trafic actuel, et de lui fournir de nouvelles facilités comme je le demande pour le district dont j'ai parlé. Le colonel Cantley a dit que sur les 80 milles de chemins de fer qui vont du détroit de Canso à New-Glasgow, le chemin de fer dépense $60,000 de plus par mois qu'il ne gagne. Je cite le colonel Cantley sans mettre en doute sa bonne foi et ses chances de connaître les faits qu'il a racontés au comité; mais il m'a semblé extraordinaire qu'il puisse donner des chiffres sur les revenus d'une section, sur tout le trafic qui s'y fait, lorsqu'il est impossible à un honorable membre de cette Chambre de savoir ce que le chemin de fer a gagné sur l'île de Vancouver.

Je crois que le public placera plus de confiance dans notre chemin de fer si on le met au courant de la politique ferroviaire que l'on entend suivre et si on lui en démontre les aspects principaux et les différents points. J'admets comme tout le monde doit le reconnaître, que sous le rapport des dépenses, nous sommes dans de grandes difficultés. Mais je dois dire que le peuple canadien est difficile à effrayer, s'il a une confiance aveugle dans l'habileté, l'intégrité, la clarté d'esprit et la volonté des personnes qui accomplissent toutes choses pour lui. C'est la conclusion à laquelle m'a conduit mon observation de chaque année depuis que je m'occupe d'affaires publiques. Pendant les cinquantes dernières années il ne s'est pas écoulé cinq ans sans que le Canada n'ait pas eu de difficultés à surmonter. Il a fait face à quelques-unes avec courage et fait volontairement et aisément ce qui était nécessaire. Dans d'autres temps, il a répondu moins vivement à l'appel parce qu'il était déjà accablé de fardeau. Le peuple canadien sera plus convaincu de l'énergie et de l'habileté de l'administration du Canadien-National si elle fait une déclaration plus claire de ses affaires, lorsque le temps viendra, et alors il lui sera plus facile d'obtenir l'argent nécessaire, parce que le peuple canadien sera mieux disposé à le lui confier.

Je vais terminer par où j'ai commencé, avec la déclaration qu'il ne s'agit pas là d'une affaire purement locale. Il y a les développements à faire sur les lieux tout d'abord. Plus on transportera facilement les marchandises, plus bas seront les déficits, et le mieux ce sera pour les gens de la localité. Il y a ensuite le commerce avec Terre-Neuve qui donne des espérances et que nous devrions développer. En plus, il y a le commerce d'outre-mer. Il y a le commerce que nous pourrions développer avec la Colombie-Anglaise par la voie du canal de Panama, et dont j'ai parlé durant la dernière session. Les clous, le fil de fer, les rails et toutes sortes d'autres choses que la Colombie-Anglaise importe de la mère patrie et des Etats-Unis devraient être importées de Sydney où on les fabrique. Nous avons entendu parler, ces jours derniers, des difficultés où se trouvent les manufacturiers canadiens de chaussures, parce qu'ils doivent envoyer leur marchcandises en Colombie-Anglaise, par chemins de fer, au coût de .05 la paire, tandis que le manufacturier anglais envoie sa marchandise au même endroit, par le canal de Panama, à six pence par paire. Avec des quais à Sydney, avec des vapeurs qui y arrêteraient après avoir pris leur cargaison à Montréal, les manufacturiers de Montréal et de Québec pourraient s'emparer d'une partie de ce commerce, si la distance a quelque chose à faire avec le coût du transport. Il est quelquefois difficile de trouver la relation qui existe entre la distance et les taux de transport, surtout sur l'océan, mais voici qui est certain: le remède au mal n'est pas dans l'abolition de la préférence britannique. Le remède consiste dans les facilités de communications que nous donnerons aux manufacturiers de l'est pour atteindre les consommateurs de l'ouest, et aux producteurs de l'Ouest pour atteindre, par la route la moins dispendieuse, les consommateurs de l'Est.

Il y a aussi d'autres possibilités. Il y en a une en particulier, que l'honorable sénateur de Westmoreland (l'honorable M. Black) ne niera pas, car il vit lui-même au milieu des beaux pâturages qui existent là. Ce sont les plus beaux du monde, qui forment les terrains bas de la rive de la Baie de Fundy. Avec les facilités de communications suffisantes, il serait possible de faire venir des animaux de l'ouest ou d'ailleurs, de les amener sur ces terrains, et de les engraisser pour les envoyer en Angleterre avec beaucoup de profit. Il y a 350 milles entre l'ouest et Sydney. On pourrait les embarquer sur un navire, dans un climat froid, leur éviter le long voyage par chemin de fer le long du fleuve St-Laurent, dans la saison chaude qui fait tort au

bétail. De Sydney, ils arriveraient en Angleterre en moins de six jours et pourraient parvenir ainsi sur les marchés anglais dans les meilleures conditions possible.

Il n'est pas nécessaire de rien imaginer. Les faits suffisent. Et je crois avoir exposé assez de faits pour avoir obtenu la sympathie de l'honorable leader du Sénat. Je suis sûr qu'il traitera cette affaire avec courtoisie, qu'il vérifiera ce que j'ai dit, qu'il le soumettra à ses collègues, et qu'il exercera une pression sur l'administration du Canadien-National afin que ce réseau de 30,000 milles de voie ferrée ne se termine pas au bord de l'océan, et ne reste pas sans facilités de transport pour envoyer plus loin les marchandises qui attendent pour augmenter son trafic. J'espère enfin que le gouvernement permettra à cette communauté courageuse et énergique de se développer complètement, car elle ne se développera pas sans augmenter la prospérité du Canadien-National.

L'honorable M. DANDURAND: Je suis certain que tous les honorables messieurs du Sénat s'uniront à moi pour remercier l'honorable monsieur d'avoir exposé cette intéressante affaire à la Chambre. Il me demande d'exercer une pression sur le gouvernement pour améliorer la situation. Je ferai plus qu'exposer mes propres opinions à mes collègues; je transmettrai le splendide plaidoyer de mon honorable ami en faveur de facilités plus grandes de transport à Sydney au président du Canadien-National. Je lui transmettrai une copie des remarques de l'honorable monsieur, et je lui demanderai d'étudier avec beaucoup d'attention cette question qui nous a été si bien exposée cet après-midi.

SENATEURS INDISPOSES

Sur l'ordre du jour.

L'honorable M. ROCHE: Honorables messieurs. Je voudrais attirer l'attention sur un sujet qui m'intéresse beaucoup, et qui, j'en suis sûr, intéresse aussi chaque honorable monsieur qui est ici. En plusieurs circonstances, lorsque quelques-uns de nos collègues sont morts, l'honorable leader du gouvernement a fait leur éloge de même que l'honorable leader de l'opposition, et ils ont étudié le caractère de ceux qui étaient décédés et les services qu'ils avaient rendus au pays de leur vivant. Je crois que l'on pourrait améliorer cette habitude admirable et touchante en transmettant aux honorables messieurs qui sont encore vivants, mais qui souffrent et que la maladie a désemparée, une expression de notre sympathie pour leur affliction, et quelques encouragements qui pourront les aider à passer de la maladie à un meilleur état de santé.

L'occasion est unique. Je ne crois pas qu'il y en ait jamais eu de semblable. Il y a trois honorables messieurs du Sénat qui sont indisposés et sont aux prises avec de sérieuses maladies. Il y a l'ex-président du Sénat, (l'honorable M. Bolduc), l'honorable leader de l'un des partis dans cette Chambre (l'honorable M. Turriff) et l'honorable sénateur pour Sussex, Nouveau-Brunswick (l'honorable M. Fowler): Ils sont absents de cette Chambre et je crois qu'un mot d'encouragement et de sympathie venant de nous pourra aider à leur convalescence, ou du moins leur faire supporter plus vaillamment leur affliction, leurs douleurs et leurs tristesses.

Je voudrais donc que l'honorable leader du gouvernement et l'honorable leader de l'opposition dans cette Chambre expriment leurs opinions sur ce sujet. Et si ma proposition reçoit l'approbation de la Chambre, je ferais une motion pour que Son Honneur le Président de cette Chambre donne instruction au greffier du Sénat d'écrire une lettre à chacun des honorables messieurs que j'ai nommés afin de leur transmettre la sympathie du Sénat, nos souhaits de convalescence rapide, et notre espérance qu'ils seront encore au milieu de nous à la prochaine session pour prendre part à notre travail.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs. J'approuve de tout cœur les remarques de mon honorable ami de Halifax. Je veux ajouter seulement que j'ai beaucoup regretté d'être incapable de visiter moi-même les trois membres éminents du Sénat qui sont tombés malades, et de leur exprimer personnellement ma sympathie. J'ai essayé de voir l'ex-président du Sénat avant son départ. Il était trop malade pour recevoir des visiteurs. Cependant, avec l'aide de mon honorable ami de l'opposition (l'honorable M. Lougheed), j'ai fait mon possible pour qu'il voyage confortablement jusque chez lui. Je lui exprime donc aujourd'hui, ainsi qu'à l'honorable représentant d'Assiniboïa (l'honorable M. Turriff) et à l'honorable représentant de King et Albert (l'honorable M. Fowler) ma plus sincère sympathie et ma grande espérance qu'ils reviendront parmi nous pour continuer leur travail.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs. Je m'unis de tout cœur aux pensées très justes exprimées par mon honorable ami de Halifax et par l'honorable leader du gouvernement sur le sujet de nos collègues victimes de maladies sérieuses depuis quelque temps. C'est une chose satisfaisante que d'apprendre qu'ils ont non seulement la sympathie de leurs collègues dans

cette Chambre, mais qu'encore beaucoup d'honorables messieurs se sont tenus au courant des progrès de leur convalescence.

J'ai eu l'occasion, il y a quelques jours, de voir notre collègue, l'ex-président du Sénat, et de lui dire qu'il avait non seulement la sympathie profonde de tous ses collègues de cette Chambre, mais encore que plusieurs s'étaient informés de ses progrès. J'ai été très heureux de recevoir de lui une lettre disant qu'il appréciait ces demandes de renseignements et ces expressions de sympathie, et qu'il espérait bientôt être encore parmi nous. Il est très beau de trouver de telles expressions dans une lettre d'un homme qui est aussi près de la mort que notre honorable ami l'ex-président.

Malheureusement, notre honorable ami pour King et Albert (l'honorable M. Fowler), est dans un état comateux depuis quelque temps, et bien que plusieurs de ses nombreux amis se soient rendus à sa résidence pour s'informer de son état, il a été impossible, je crois, de lui communiquer leurs messages d'anxiété et de sollicitude.

Je suis certain que nous sympathisons avec n'importe lequel de nos collègues qui, de temps en temps, souffrent de maladies et de leur âge avancé. Et j'assure mon honorable ami pour Halifax, au nom de ceux qui, de ce côté-ci de la Chambre, sont en relations intimes avec nos amis dont la santé n'est pas bonne, que nous apprécions beaucoup sa bonté, et ses bonnes pensées.

La motion est adoptée.

LA PREFERENCE BRITANNIQUE

MOTION ET DEBAT

Le Sénat considère de nouveau la résolution de l'honorable M. David, présentée, le 10 juillet dernier.

Résolu,—Que, de l'avis du Sénat, les articles de la Loi des douanes qui établissent un tarif de préférence sur les importations de la Grande-Bretagne soient abrogés jusqu'à ce que le Gouvernement britannique accorde un tarif réciproque sur les articles que la Grande-Bretagne importe du Canada ou suspendus jusqu'à l'adoption de certaines conventions.

L'honorable C. P. BEAUBIEN: Honorables messieurs, voici une question qui, à mon avis, n'est pas académique. Si elle l'était, je ne vous demanderais pas une certaine mesure d'indulgence chrétienne pour vous infliger les remarques que j'ai l'intention de faire. C'est à mon avis un sujet pratique et pressant que l'honorable monsieur pour les Mille-Iles (l'honorable M. David) a soumis à cette Chambre avec beaucoup de clarté, et je peux ajouter, avec beaucoup de courage. L'honorable monsieur nous a donné pendant plusieurs années, et même à son âge, un exemple splendide de travail et de courage moral, et je saisis l'occasion de lui exprimer mon appréciation profonde pour ce qu'il fait et ma grande admiration pour la manière dont il l'a fait.

Le plaidoyer présenté par l'honorable représentant de Mille Iles a été renforcé avec des arguments d'hommes d'affaires par notre honorable collègue de Stadacona (l'honorable M. Webster). On ne peut répondre aux statistiques qu'il a présentées. Et je pense qu'il n'y a aucun moyen d'échapper aux conclusions de la résolution. Mais le représentant junior d'Ottawa, le très honorable sir George Eulas Foster, est survenu, et avec son habileté ordinaire, a étudié d'autres aspects de la question. Avec sa manière pittoresque ordinaire, il nous a appelés en consultation autour du pauvre corps prostré de notre patrie. Ayant examiné le malade lui-même, il a conclu que le remède que l'on proposait était trop radical, imprudent, et dans tous les cas, insuffisant.

Je veux étudier brièvement les mérites des conclusions de l'honorable monsieur. La question est de savoir si l'on doit opérer, oui ou non. Abolirons-nous ou n'abolirons-nous pas la préférence britannique? Je dois dire, parlant d'opérations, qu'en voici une de grande importance. Mais mon honorable ami lève la main et dit à cette Chambre: "Arrêtez. Vous pouvez savoir comment faire l'entaille, mais savez-vous coudre? Si vous abolissez la préférence britannique, vous faites une injustice à la Grande-Bretagne, parce que, nécessairement, elle glissera dans notre tarif général, et elle sera sujette aux plus hauts droits que nous imposons aux pays à qui nous ne devons absolument rien."

Honorables messieurs, s'il ne s'agit que d'avoir l'opinion du Sénat mon honorable ami a raison. Si, après la consultation médicale, pour employer sa comparaison, il ne s'agit pas seulement d'avoir notre opinion sur la question d'appliquer le bistouri, mais s'il nous faut aller plus loin, opérer et coudre, il peut encore avoir raison. Mais est-ce possible? Quelle est la loi? Y a-t-il quelque chose devant nous qui dit que le Sénat, en répondant à la demande de notre honorable ami, fera autre chose que d'exprimer une opinion? Et de plus, y a-t-il quelque chose pour prouver que ce pays et le parlement de ce pays, qui ont attendu impatiemment pendant 27 ans, accordant des concessions tarifaires très importantes sur tous les articles de commerce, depuis A jusqu'à Z, ignoreront tout ce que nous devons à l'Angleterre et la traiteront moins bien que nous traitons les pays les plus petits et les plus éloignés de nous? Je ne peux admettre ceci, honorables messieurs. Chacun

sait parfaitement que si nous avions devant nous un bill qui tuerait effectivement la préférence britannique, un autre bill surgirait tout à côté qui accorderait à l'Angleterre au moins le traitement de la nation la plus favorisée. J'en viens donc à la conclusion qu'il n'y a aucun danger grave de voir disparaître le tarif préférentiel britannique, spécialement dans le moment présent, avec le gouvernement qui conduit actuellement les affaires du pays et dont je parlerai dans quelques minutes.

Le second point est celui-ci: le remède sera-t-il efficace? Mon honorable ami a énuméré plusieurs maux dont notre pays souffre aujourd'hui. Il a raison. Nous souffrons beaucoup et pour plusieurs raisons. Mais, honorables messieurs, nous sommes ici pour prendre en considération notre commerce extérieur, et pour suggérer un remède, si ce remède existe. L'honorable monsieur dit que beaucoup d'autres pays possèdent sur notre marché des avantages qu'ils ne devraient pas avoir; il dit que nous avons gaspillé notre clientèle sans rien obtenir en retour. Je suis pleinement d'accord avec lui sur ce point. Honorables messieurs, les représentants de notre gouvernement ont négocié avec la France pendant des mois pour conclure un traité, et les représentants des deux pays ont négocié pendant des mois sur chaque concession. Après trois mois de ces négociations, le gouvernement a placé devant cette Chambre ce que l'on considérait comme le meilleur traité pour notre pays. Tout a été accordé. Mais qu'est-il arrivé plus tard? Qu'avons-nous vu l'an passé? Nous avons vu ce même gouvernement prendre ce traité, et l'étendre à d'autres nations sans négocier, tout simplement, en disant aux autres nations: "Voilà les concessions que nous avons faites à la France; faites-nous, en retour, les meilleures conditions possibles, quelles qu'elles soient." Et nous n'avons jamais su ce qu'étaient ces concessions.

Je ne veux pas ennuyer la Chambre par de longues considérations sur ce point. Venons-en au traité avec la France parce que mon honorable ami a parlé plus particulièrement de ce traité, et voyons si le commerce extérieur du Canada souffre des concessions que nous avons accordées à la France. Quelques chiffres prouveront le contraire. Depuis la guerre, nous avons importé de France pour $74,916,000 de marchandises. Combien avons-nous exporté, pensez-vous? Nous avons exporté des marchandises pour une valeur de $225,844,000. Mais j'irai plus loin. Je sais que mon honorable ami va dire: "C'est vrai, mais c'est la conséquence de la dernière guerre." Etudiez les statistiques pour une période de six ans, honorables messieurs, et vous trouverez que pour chaque année, à l'exception d'une, la balance du commerce nous a été favorable. Et durant cette année qui nous a été défavorable, la différence n'a été que de $5,000,000 sur un total de $225,000,000. Mais il y a plus. Prenons les années 1921 et 1922. En 1921, la France a exporté chez nous des marchandises pour une valeur de plus de $15,000,000. Quelle quantité de ces marchandises nous est arrivée sous l'empire des clauses du tarif préférentiel? De ces $15,000,000, $13,000 de marchandises nous sont arrivées sous l'empire du tarif général, et $2,700,000 de marchandises seulement sous l'empire des clauses spéciales. Durant l'année 1922, des marchandises pour une valeur de $7,600,000 ont payé les taux les plus élevés sur des exportations d'une valeur totale de $12,000,000, et le reste qui avait une valeur de $4,500,000 a profité de la préférence que nous avons accordée à la France.

Mais, honorables messieurs, il y a encore plus que cela. Allons jusqu'à la racine du mal. Nous avons deux industries qui souffrent particulièrement de la préférence britannique, l'industrie des lainages et l'industrie de la chaussure. Prenons tout d'abord les industries textiles, étudions leurs produits et voyons d'abord quelles marchandises nous importons du reste du monde, en général, et ensuite ce que nous importons de la Grande-Bretagne. Je prends ces statistiques d'importations pour les produits complètement terminés qui nous viennent du monde et de la Grande-Bretagne, sous le titre de "laine et ses produits", lorsqu'il y en a des quantités suffisantes, pour l'année 1924:

	Autres pays	Grande-Bretagne
Echevaux de laine (livres)	3,283,610	3,065,445
Feutre (verges)	12,597	1,424
Flanelle (verges)	1,443,297	1,411,499
Lustres (verges)	2,120,139	2,115,383
Etoffe à pardessus (verges)	290,009	285,249
Tissus cardés (tweeds), (verges)	4,315,435	4,269,602
Etoffes pour femmes et enfants (verges)	5,788,875	4,444,700
Couvertures, paires	159,045	146,598
Estame (worsted) et serge (verges)	7,522,959	6,710,684
Bas, paires	640,880	631,478

Mais quelles sont nos importations de la Grande-Bretagne comparées à nos importations des autres pays auxquels nous avons accordé la préférence? D'un côté, nous avons reçu de la Grande-Bretagne, durant l'année 1923-24, pour $153,613,000; de l'autre côté, en mettant ensemble la France, l'Italie et la Suisse, nous n'avons reçu que pour $26,473,000. Je peux donc soutenir, honorables messieurs, que s'il est vrai que le Canada ne souffre pas exclusivement de la préférence britannique, il en souffre principalement. Comment peut-il en

être autrement? Ici, honorables messieurs, notre pays est entouré d'un mur protectionniste; mais ici et là, nous faisons une brèche en contractant un traité avec une autre nation, et sur toute la ligne, vous avez des brèches profondes par où coulent non seulement les produits de la Grande-Bretagne, mais ceux des autres pays qui passent par la Grande-Bretagne.

L'honorable monsieur pour Ottawa (le très honorable sir George E. Foster) a dit qu'il pouvait en être ainsi, mais qu'il ne fallait pas agir avec trop de hâte. Il a dit: "C'est vrai, M. Baldwin a été défait." Oui, après une attente de 27 ans de notre part, un homme a eu enfin le courage d'aller devant son pays et de dire: "Nous voulons faire pour les Dominions ce que les Dominions ont fait pour nous." Cet homme était à la tête d'un parti puissant et fort, et il s'est engagé courageusement dans la lutte, hissant et portant bravement ses couleurs. Que lui est-il arrivé et que lui reste-t-il de son grand parti? Tout le monde sait que ce parti est allé à la défaite. Mais ce n'est pas tout. Les meilleurs amis de M. Baldwin l'ont sévèrement critiqué. Le verdict unanime a été qu'il avait ruiné son parti, et retardé d'un quart de siècle dans sa marche la cause qu'il défendait. Mais laissons cela de côté.

M. McKenna nous a fait quelques petites concessions. Que leur est-il arrivé? On les a détruites. On a soutenu en Angleterre qu'elles n'étaient pas utiles au Canada seulement, mais encore aux manufacturiers anglais. On les a mis de côté, et on a soutenu que ces avantages ne nous avaient été accordés qu'en raison de la guerre et devaient disparaître avec la guerre. Mais mon honorable ami dit qu'il y a un rayon d'espoir, et c'est sur ce rayon d'espoir que je veux attirer votre attention. Récemment, les quatre premières résolutions adoptées par la conférence impériale tenue l'an passé, et recommandant des traitements réciproques entre la Grande-Bretagne et les Dominions,—quatre résolutions inoffensives, puis-je dire,—furent soumises à la Chambre des Communes de l'Angleterre. Je demande maintenant votre attention pour quelques minutes. A moins que nous l'observions spécialement, nous ne saurons pas quel est le tempérament du peuple anglais, et de même, sans observation, le peuple anglais ne saura pas quels sont nos troubles et nos difficultés. En examinant la situation, j'ai été frappé de la distance qui nous sépare parce que nous ignorons réciproquement nos propres sentiments.

Maintenant, honorables messieurs, la résolution que sir P. Lloyd-Greame a présentée à la Chambre ne demande pas l'imposition de nouveaux droits pour donner au Canada des avantages sur d'autres pays. Pas du tout. Il y a certains droits qui existent en Angleterre sur certains articles de consommation, et le but de la résolution était, honorables messieurs, de réduire ces droits dans le but de donner quelques avantages aux Dominions. Voici cette résolution:

> Que cette Chambre, après avoir pris en considération les résolutions tarifaires préférentielles pour les produits de l'empire que le précédent gouvernement de Sa Majesté avait l'intention de se soumettre au parlement, comme il l'avait dit à la conférence impériale économique de 1923, est d'avis que les fruits secs suivants qui sont aujourd'hui sujets à des droits, c'est-à-dire, les figues, le raisin, et les prunes, devraient, s'ils proviennent d'une partie de l'empire, être exemptés de tout droit d'importation en arrivant en Grande-Bretagne.

C'était la résolution la plus inoffensive qu'on puisse trouver. Un droit peu élevé protège le marché anglais contre l'importation de ces fruits dont la plupart ne sont pas produits en Angleterre. Ils étaient achetés en dehors des Ils Britanniques. Pourquoi ne pas les acheter des Dominions de préférence aux autres? Il est vrai que la majorité qui s'est prononcée contre la résolution fut peu nombreuse, mais il est intéressant de savoir pourquoi la résolution fut battue.

Puis-je citer de courts extraits du discours de sir P. Lloyd-Greame, qui a demandé l'adoption des résolutions? Voici ce qu'il a dit:

> Aucun manufacturier qui fait du commerce dans l'empire n'a jamais songé à nier l'avantage énorme et la valeur que la préférence lui donne. Au contraire, la préférence a reçu l'approbation de tous. En 1922 seulement, le seul rabais des droits que l'on a accordé à nos manufacturiers dans l'empire s'est élevé à £11,-250,000. L'augmentation continue de nos importations dans les pays qui nous accordent la préférence a prouvé la valeur de cette préférence, et il n'y a pas une industrie qui en nie aujourd'hui l'importance.
>
> Les dominions, comme on l'a dit si souvent, nous offrent les seuls marchés dans le monde aujourd'hui où nous pouvons obtenir certains privilèges que nous n'obtiendrions sur aucun autre marché. Ce sont des marchés dont notre peuple a actuellement le plus besoin (bravos unionistes). Les marchés nous sont aussi nécessaires, qu'il est essentiel d'avoir plus d'espace pour l'expansion de notre croissante population. Et ce fut pour toutes ces raisons que nous qui sommes de ce côté-ci de cette Chambre, en vinrent à la conclusion que la préférence sous une forme ou l'autre était absolument essentielle au bien-être et au progrès de notre peuple et de notre commerce (bravos unionistes).
>
> Si la Chambre refuse d'adopter chacune de ces résolutions ne croyez pas que ce que les Dominions pourront faire soit attribuable au ressentiment; c'est une affaire beaucoup trop sérieuse pour donner naissance chez eux ou chez nous à des sentiments de cette espèce, mais leurs problèmes et nos problèmes resteront ce qu'ils sont. La pression des faits économiques

les poussera inévitablement à conclure d'autres arrangements, s'ils ne peuvent s'entendre avec nous.

* * *

Il a fait ces suggestions parce qu'il n'a pu croire que le pays voulait ne rien faire. Les ministres n'ont pas compris la gravité de la situation. Si ces résolutions sont rejetées en bloc, ils auront mis en sérieux danger l'avenir de l'empire (cris ministériel: "Non" et "pas de sens commun"). Il a dit que les Dominions croiraient, et ils ne pourraient croire autre chose, que la Chambre, parlant au nom du pays, en était venue à la conclusion qu'elle ne voulait plus de la préférence, qu'elle n'appréciait pas la préférence, et que les Dominions chercheraient de mauvais gré à obtenir ailleurs ce que l'Angleterre ne pouvait lui donner. Il n'y a pas de pays au monde qui refuserait ce privilège (Applaudissements).

Le vaste commerce qui se fait aujourd'hui entre les Dominions et ce pays semble naturel. Les Dominions et notre pays ont toujours fait beaucoup de commerce ensemble, mais il n'y a pas de raison pour que ce commerce se continue toujours, et si les arrangements qu'il a indiqués étaient conclus avec d'autres pays, nous verrions rapidement se modifier le volume du commerce entre l'Angleterre et les Dominions. C'est là un danger sérieux pour l'avenir, car une diversion d'une partie de ce commerce aura son effet sur les industries de ce pays et sur nos moyens de transport. Si la Chambre adoptait la première des quatre premières résolutions, seulement, l'impression qui en résulterait serait différente de celle dont il a parlé. Cela démontrerait qu'il existe dans cette Chambre, prise dans son entier, un désir d'accorder tout ce qui est possible, bien qu'il y en ait plusieurs parmi les membres qui la composent, qui sont attachés si étroitement à l'idée du libre-échange qu'ils ne peuvent même faire les changements légers recommandés dans les dernières résolutions. Seule l'adoption des quatre premières résolutions tiendrait la question en suspens, et ferait comprendre aux Dominions que la Chambre, sans distinction de parti, est disposée, autant qu'elle le peut, à effectuer une entente. Il espère que les quatre premières résolutions au moins seront adoptées cette nuit, s'il est impossible de les adopter toutes. Il demande à la Chambre de réfléchir avant de décider d'envoyer autour du monde un message disant que le sentier qui s'ouvrait plein de promesses devant les jeunes nations a été fermé pour toujours par la mère-patrie (Applaudissements).

Je ne citerai rien du discours vibrant fait par M. Baldwin. Ecoutons maintenant ceux qui se sont opposés à l'adoption de ces résolutions afin de voir plus clairement le rayon d'espérance auquel a fait allusion le très honorable représentant d'Ottawa.

M. Asquith a dit ceci:

Je crois que mon très honorable ami ne tient pas assez compte—pour ne pas dire qu'il en détourne le sens—du verdict rendu par ce pays. Il ne croit pas que ce verdict comprenne la condamnation de ces résolutions. Ce verdict est cependant opposé à ces résolutions. Mon honorable ami, pour des raisons de tactique que je ne saurais qualifier de bonne ou mauvaise, les a mêlées à des propositions plus vastes et plus importantes, et elles ont été discutées à toutes les tribunes politiques. Ces résolutions ne sauraient beaucoup m'émouvoir. Le sujet évident de notre débat d'aujourd'hui porte en soi quelque chose d'irréel et même de trivial. Dix résolutions sont devant nous. Trois d'entre elles s'appliquent aux fruits séchés ou en conserve, trois autres s'appliquent aux pommes, au miel, et aux essences, et l'une s'applique à diverses sortes de poisson en conserve. Lorsque je les ai lues dans l'ordre du jour, dans leur ordre pompeux, je

L'hon. C. P. BEAUBIEN.

n'ai pu m'empêcher de penser à la vieille légende du vendeur ambulant de légumes et fruits qui parcourait les rues de Bagdad et criait à pleine voix: "Au nom du Prophète, des figues" (Rires). Et pourtant voilà le début d'une politique qui, lorsqu'elle sera développée, créera de nouveaux liens, ou, dans tous les cas, fournira un nouvel adhésif pour consolider l'unité impériale et développer nos ressources impériales.

Mon très honorable ami vient de nous dire que le rejet de ces propositions menacerait l'avenir de l'empire. Quelle conception possèdent donc certaines gens de la stabilité de l'empire pour penser que la défaite de ces huit ou neuf résolutions sur le sujet des fruits, du miel, des pommes, et le reste, nous conduira dans un péril sérieux et durable.

La vérité, c'est que ces résolutions sont une version émasculée, atténuée, anémique, et même apocryphe de la belle doctrine de la préférence impériale. On nous dit que les représentants des Dominions ont exprimé leur gratitude pour ces petites concessions à la dernière conférence impériale. C'est vrai, mais, en même temps, M. Bruce le premier ministre d'Australie, ne s'est pas gêné de dire sans ambages que ces concessions ne ressemblaient pas du tout à ce qu'il demandait de même que les amis de la préférence dans ce Dominion. Parlant en mon nom, et je l'espère au nom de plusieurs de mes amis, je dis tout de suite que je voterai contre ces résolutions parce qu'elles forment un tout plus ou moins cohérent.

* * *

Mais le sujet sur lequel il voulait parler n'était pas ces résolutions, qui étaient simplement le masque cachant les arrières-pensées. Ces résolutions n'avaient pas été étudiées à leur mérite, mais comme une suite et un développement de la politique de la préférence impériale, telle que la prêchait M. Joseph Chamberlain. Si l'on voulait adopter la préférence en ce pays, d'une manière effective, il fallait imposer des droits d'importation sur une grande partie de nos matières premières et de nos matières alimentaires. A vrai dire, les trois quarts de nos aliments et la moitié de nos matières premières nous arrivent de pays qui ne font pas partie de l'empire. (Cris unionistes: "Honte"). La raison en est que l'empire ne peut pas produire tout ce dont nous vons besoin. (Cris unionistes: "Non"): Et nous ne pouvons l'obtenir par la préférence, dont le résultat serait l'augmentation, pendant 15 ans à venir, du coût des nécessités de la vie et des matières premières; comme conséquence, notre commerce d'exportation serait exclu des marchés du monde par la concurrence étrangère. (Applaudissements des libéraux). C'est cet argument qui a tué les propositions de M. Chamberlain, il y a 20 ans, et il tuera maintenant toute nouvelle tentative d'imposer un système de préférence impériale. (Applaudissements des libéraux). Rien de ce qui s'est produit durant la guerre n'a changé les faits essentiels de la situation. Le pays dépend encore des pays étrangers pour ses aliments et ses matières premières, et tout ce qui nuirait à l'entrée libre de ces articles serait désastreux à notre commerce et à notre industrie (applaudissements des libéraux).

Maintenant, puis-je vous demander, honorables messieurs, d'écouter ce que M. Macdonald avait à dire? Il a beaucoup d'autorité en Angleterre maintenant, et il continuera à en avoir beaucoup à moins qu'une malchance ne lui arrive:

Ils ont fait un effort pour accoucher de quatre résolutions en apparence anodines, dans le but de nous induire à voter en leur faveur, ils voulaient nous prendre au piège qu'ils ont tendu avec tant de soin. Ces quatre résolutions ne sont pas ce qu'elles paraissent. Nous devons les accepter avec les autres, mais si on

les considère séparément, elles contiennent une déclaration préliminaire en faveur d'un programme complet de préférence impériale. Tous ceux qui votent pour elle doivent voter pour toutes les autres, et appuyer le sentiment qui les a dictées. Dès lors, je n'hésite pas du tout à voter contre ces quatre résolutions anodines. Ce n'est pas la première fois dans l'histoire du monde, que le péché se présente avec la figure de l'innocence.

Soyons clairs dans ce débat. Mon ami, M. Bruce, s'est déclaré en faveur de la préférence impériale. Le simple emploi de ces mots par un Australien signifie qu'il approuve que l'Australie donne à la Mère-patrie un tarif préférentiel. Cela ne veut pas dire qu'une grande partie du peuple australien s'attend à ce que nous changions notre système fiscal pour établir, si possible, un système préférentiel en notre pays. Je n'ai pas cru un seul moment que c'était là ce que les Australiens ou les Canadiens nous demandaient. La préférence que l'Australie et le Canada nous accordent veut dire ceci: "Parce que vous êtes notre mère-patrie, et parce qu'il y a entre nous des liens qui n'existent pas avec la France ou d'autres pays, parce que vous nous donnez autre chose que ce que l'on comprend dans les traités commerciaux, nous exprimerons notre gratitude et notre amitié par cet arrangement particulier en vertu duquel nous baissons légèrement en votre faveur les murs tarifaires que nous avons élevés contre vous afin de vous procurer certains avantages sur les exportateurs qui ne font pas partie du Commonwealth.

Voilà ce que signifie la préférence impériale du point de vue canadien et australien. Mais quelle est cette chose, cette chose absolument différente qu'on décore du même nom, et que les honorables messieurs qui siègent de l'autre côté veulent nous imposer? Ce n'est pas une chose que nous pouvons faire, et qui peut entrer dans nos idées de bonne économie nationale. Ce n'est pas un système qui puisse s'ajuster dans notre mode de prélever les revenus. Ce n'est pas une partie, ni un morceau, ni une modification de nos conceptions de ce que doit être la meilleure politique économique de ce pays. Pour nous conformer aux demandes de nos très honorables amis qui siègent de l'autre côté, nous aurions à modifier non seulement nos relations avec les Dominions autonomes, mais encore avec tous les pays qui nous envoient des marchandises et qui nous font concurrence dans les marchés neutres et étrangers.

Maintenant écoutons ce que dit sir John Simon, un avocat très brillant, sinon un grand homme d'Etat:

Nous devons avoir présents à l'esprit certains faits fondamentaux. En premier lieu, la préférence telle qu'on la comprend dans les Dominions est une chose qui diffère de la préférence telle qu'on l'a dépeinte et qu'on veut établir dans ce pays. Ici, nous avons développé un immense commerce extérieur de produits fabriqués en n'imposant aucun droit d'importation excepté pour obtenir un revenu.

La position des Dominions était entièrement différente. Là on a construit un haut mur tarifaire dans le but de fermer l'entrée aux produits qui venaient concurrencer les produits nationaux. Ce que l'on appelait dans les Dominions une politique préférentielle était le fait d'enlever de ce mur quelques briques et d'y faire quelques brèches pour l'admission des choses de première nécessité. Ces deux préférences, bien qu'on les appelle toutes deux préférence impériale, sont totalement distinctes et différentes (Ecoutez, écoutez). Dans les Dominions le mot préférence implique encore un marché protégé pour le bénéfice des produits du Dominion. "L'Australie, a dit M. Bruce, dans un discours prononcé ici au mois d'octobre, est un pays protectionniste, et entend que son marché soit réservé en premier lieu au peuple qui l'habite et aux produits qu'elle fabrique". Mais dans notre pays la préférence implique l'abandon du libre-échange, et l'établissement de la protection avec des modifications pour les diverses parties de l'empire. La préférence dans les Dominions diminue le fardeau du consommateur; dans ce pays la préférence peut avoir la conséquence d'augmenter les prix (Ecoutez, écoutez). Les résolutions qui sont devant la Chambre demandent d'augmenter les droits déjà existants sur certains aliments et d'imposer de nouveaux droits sur des aliments non taxés dans le but exprès de créer une préférence impériale. Et c'est ainsi que sir P. Lloyd Greame se lançait dans une nouvelle aventure dont les libéraux ne voulurent pas. Nous nous opposons surtout au droit que l'on veut imposer sur les aliments (Applaudissements des libéraux), et le pays a vu avec la plus grande satisfaction le courage et la résistance énergique du Chancelier de l'Echiquier contre cet impôt (Applaudissements des libéraux). Ils ne peuvent avoir un bon système de préférence impériale sans imposer de taxes sur les aliments, et parler de préférence sans taxer les matières alimentaires et agricoles, c'est éluder la question."

Il y a un monsieur dont nous devons connaître l'opinion et dont les observations doivent être quelque peu étudiées spécialement par mes honorables amis qui siègent de l'autre côté de la Chambre; c'est M. Thomas, le secrétaire pour les colonies:

Mon très honorable ami, en retraçant l'histoire de la dernière conférence impériale, a oublié de dire à cette Chambre que la position dans laquelle lui et ses amis se trouvent en ce moment, que le désappointement et les désavantages qui ont pu être causés, n'étaient dus à aucun de ceux qui siègent sur les bancs ministériels de cette Chambre, mais aux actes délibérés du dernier gouvernement unioniste. On a fait croire aux représentants des colonies que ces projets de préférence représentaient l'opinion de ce pays et que le gouvernement unioniste avait l'intention de les adopter. Le parti travailliste n'est pas responsable du fait que le gouvernement unioniste a demandé le verdict de l'électorat; il n'a pas précipité le conflit, il ne l'a pas demandé. Et le parti unioniste va trop loin, après avoir adopté cette politique, en demandant à la Chambre de renverser la décision que le peuple vient justement de rendre.

Pour démontrer l'erreur de ceux qui soutenaient l'idée que les autres Dominions considéreraient ce pays gravement injuste envers eux, il a cité des discours prononcés dans les Dominions. Durant un débat qui s'est produit dans le parlement canadien, il y a une semaine, M. Lapointe, le ministre de la justice a dit ceci: "Le Canada donne une préférence à la Grande-Bretagne, sur ses propres marchés, de son propre mouvement, et surtout parce que cela fait son affaire d'en agir ainsi. Et il a ajouté: "que l'autonomie fiscale était aussi nécessaire pour le Canada que l'autonomie politique, et qu'il faut laisser chaque nation de l'empire libre d'élaborer sa propre politique fiscale selon les besoins, les désirs et les nécessités de son propre peuple" M. Graham a dit: "que la préférence a été accordée à la Grande Bretagne par un sentiment amical du peuple canadien, mais les Canadiens n'ont pas été guidés seulement par l'altruisme; ils ont cru et c'était vrai, que donner la préférence à la mère patrie, serait principalement dans l'intérêt de leur pays." (Applaudissements des unionistes):

En Australie, le dernier premier ministre, M. Hughes, a dit: "Si des Anglais venaient en Australie et nous disaient: "Nous pensons que vous devriez donner une plus forte préférence aux produits anglais", nous les écouterions poliment, mais nous ne leur accorderions pas cette préférence, à moins d'être certains que ce

serait une bonne chose pour nous. Les hommes d'Etat des autres parties de l'empire ont dû, comme nous, étudier cette question du point de vue de l'intérêt des peuples qu'ils dirigent.

Ainsi, honorables messieurs, les sacrifices que nous avons faits et qui sont indéniables, sont considérés par les hommes d'Etat anglais, ou par plusieurs d'entre eux, comme une politique adoptée exclusivement dans l'intérêt du Canada. Pouvons-nous permettre à ce sentiment de persister en Grande-Bretagne? Est-ce juste pour eux? Est-ce juste pour nous? Je ne répéterai pas ce que l'on a déjà dit ici, et je ne retracerai pas le sombre tableau de notre vie industrielle à l'heure actuelle, mais je voudrais communiquer à cette Chambre un article publié dans le *Standard* du 12:

La statistique de la population désappointe—L'augmentation naturelle de la population de tout le Canada durant 1923 est 15,000 de plus seulement que le nombre des canadiens émigrés aux Etats-Unis. Les derniers six mois de 1923 sont désastreux pour le Canada. Il doit y avoir quelque chose de radicalement mauvais dans l'administration des affaires.

Durant l'année solaire 1923 si l'on en croit une déclaration faite à la Chambre des Communes par l'honorable Arthur Meighen, le nombre des personnes qui ont passé du Canada aux Etats-Unis et ont payé la taxe par tête a été de 181.973. Le dernier rapport publié par le département de l'immigration de Washington donne 117.000. Mais M. Meighen, qui a obtenu ses chiffres de Washington, a trouvé que l'année d'immigration aux Etats-Unis se termine le 1er juin. Les chiffres qui lui ont été fournis par les fonctionnaires de Washington étaient 181.973 pour l'année solaire 1923, et 200.816 pour l'exercice se terminant le 31 mars 1924.

Honorables messieurs, y a-t-il ici quelqu'un au courant de la situation industrielle capable de soutenir que cette terrible hémorragie du meilleur sang canadien n'est pas due à une insuffisance évidente de protection? N'est-ce pas là un fait? Lorsque nous perdons nos citoyens au nombre de 200,000 par année, il me semble qu'il y a quelque chose de radicalement faux. Tout homme qui voudrait étudier les statistiques du pays, non avec l'intention d'aider son parti, non même avec l'idée de défendre l'attitude qu'il a prise dans le passé, mais honnêtement, dans le but de chercher et de détruire la cause du mal, doit en venir à la conclusion que nos industries ne sont pas suffisamment protégées.

Ceci étant admis, que faut-il penser de la préférence britannique qui abaisse partout notre tarif d'une manière désastreuse? Si, en plus de cette réduction, nous prenons en considération la dépréciation de la monnaie anglaise, nous devons en venir à la conclusion que notre tarif sur les importations britanniques a été réduit de jusqu'à 40 ou 50 pour cent.

Il faut tout d'abord, honorables messieurs, que nos amis anglais sachent ce que la préférence nous coûte. Est-il juste qu'ils demeurent sous l'impression que nous leur avons accordé la préférence pour aider le Canada? Est-il juste, même, que nous laissions l'Angleterre sous l'impression que nous avons donné et maintenu cette préférence en retour d'autres avantages que nous obtenons d'elle, et parmi lesquels il faut signaler la protection de la flotte britannique? Non, ce n'est pas juste; ce n'est pas juste et ce n'est pas vrai.

Pourquoi une partie de la nation paierait-elle ce qui est dû par toute la nation? Pour ma part, j'apprécie la valeur de la protection de la flotte britannique, mais je nie à tout honorable monsieur dans cette Chambre le droit de dire que les classes seules qui vivent de l'industrie paieront pour cette protection. Pourquoi le reste de la population ne paierait-elle pas aussi? Est-il juste pour nous de laisser nos amis anglais sous cette fausse impression?

Est-il juste pour nous d'abandonner parmi ses nombreux opposants, M. Baldwin qui a combattu si courageusement pour nous et pour la préférence impériale? Est-il juste de le laisser désarmé par les assertions de deux ministres de la couronne? Etes-vous prêts à le permettre? Voilà un point de l'argument que je voulais vous présenter.

La présente résolution est nécessaire, tout d'abord, pour annoncer à la Grande-Bretagne que la préférence ne durera pas et ne pourra durer, à moins qu'elle ne soit réciproque. Je demande à mes honorables collègues venant des centres industriels de dire si ceux qui soutenaient de tout cœur la préférence britannique, il y a quelques années, sont les mêmes gens qui proclament aujourd'hui que la préférence n'est pas une affaire de sympathie, mais purement une question d'affaires. Admettant qu'il est juste que les Anglais protègent leurs marchés et leurs ouvriers, je leur demande s il n'est pas moins juste pour les Canadiens de protéger leur marché et leurs ouvriers. L'attitude que je veux prendre sur cette question est exactement celle décrite, il n'y a pas longtemps, par le ministre des Finances de ce pays. Il disait:

J'ai été en faveur de la préférence britannique toute ma vie, mais je veux une préférence britannique en retour de laquelle nous obtiendrons quelque chose. C'était l'objet de la préférence britannique à son origine. Je ne peux trouver aucune raison à une préférence britannique ou à toute autre préférence à moins qu'elle ne rapporte quelque profit à celui qui donne la préférence. Je crois que le Canada doit défendre ses intérêts en matière de commerce, et qu'il doit adopter une politique qui améliorera les affaires du pays. Je ne vois aucun autre moyen de subsister.

Je souscris sans hésitation à la politique énoncée dans la déclaration précédente. Nous

devons dire franchement au peuple anglais nos idées en cette matière de commerce. S'il doit y avoir chômage, notre premier effort doit être de protéger les ouvriers de ce pays; et pour ma part, plutôt que de permettre à Baptiste, à Pat ou à Sandy ou à tout autre artisan canadien de déménager et de traverser la frontière à la recherche du travail, je serais prêt à permettre à quelques anglais de demander l'aumône.

Ce même esprit ne se manifeste-t-il pas en Grande-Bretagne? Les Anglais nous le disent très clairement: "Il n'y a nul doute, disent-"ils, que les Canadiens et les Australiens con-"sidèrent d'abord leurs propres intérêts, et que "s'ils continuent à nous donner la préférence, "c'est qu'ils y trouvent un bénéfice." Alors il faut leur dire que cette préférence n'est pas dans notre intérêt. Nous devons leur annoncer que si l'Angleterre souffre d'un surcroît de population, de ce que l'on peut appeler une trop forte pression du sang, nous souffrons profondément d'anémie, saignés que nous sommes par l'exode de nos gens qui quittent ce pays, chassés à travers la frontière par l'arrivée de marchandises étrangères et particulièrement britanniques.

Mais il y a un autre point, et je demanderais à mes honorables amis de lui consacrer un peu d'attention. Il y a une classe de citoyens à qui nous devons dire clairement notre attitude sur cette question. La prochaine élection générale n'est pas éloignée.

L'honorable M. BENNETT: Ecoutez, écoutez. Laissez-la venir.

L'honorable M. BEAUBIEN: Elle peut avoir lieu cet automne, ou l'automne prochain. Mais laissez-moi vous demander ce qu'il en résultera pour les industries de ce pays si les provinces de l'Est et ma province en particulier s'unissent à l'Ouest? Pouvez-vous peindre ce qui va se produire? Un certain monsieur, qui n'est pas loin d'ici, se vante qu'il détient la trompette de Jéricho, et que lorsqu'il la sonnera, les murs de la protection tomberont. A moins que nous puissions convaincre, non seulement la grande masse des ouvriers, mais encore les fermiers et les autres qui trouvent indirectement leur marché dans les centres industriels, que nous devons nous en tenir à la politique qui a sauvé et développé ce pays, cette vieille bonne politique aura peu de chances de survivre.

Venons-en maintenant aux deux résolutions. L'une dit: "Nous devrions suspendre la préférence jusqu'au jour où la Grande-Bretagne nous traitera comme nous la traitons." C'est clair. Cette résolution sera connue dans tous les Dominions; elle passera les mers pour proclamer que le vieux parti qui a sauvé ce pays est toujours fidèle à la même politique du "Canada d'abord".

Que dit l'autre résolution? Elle dit: "Nous sommes en faveur d'une protection adéquate, parce qu'elle est le salut des ouvriers et des industries, et parce qu'elle est aussi la meilleure base sur laquelle on peut négocier des tarifs de préférence au dedans et en dehors de l'Empire."

En d'autres termes, cette résolution maintient avant tout la préférence britannique. Voyez les brèches immenses tout le long de notre mur tarifaire. Quelqu'un survient qui dit: Notre mur tarifaire est assez élevé pour protéger nos industries; nous pouvons y pratiquer des brèches ici et là afin de stimuler le commerce avec les autres nations. Qu'est-ce que Baptiste, dans la province de Québec, pensera, lorsqu'il s'apercevra que cette brèche causée par la préférence britannique est 40 ou 50 pour cent plus basse que les autres? Croira-t-il que nous sommes sincères?

Ce que je veux savoir est ceci: est-il possible d'établir une base solide de protection sans abolir d'abord la préférence britannique qui s'applique à tout notre tarif et qui comporte des privilèges plus grands que ceux que nous accordons à toutes les autres nations? Je crois que c'est impossible.

Pour ma part, je vais voter pour la résolution. Il me fait peine qu'on ait présenté un amendement, parce qu'il peut divertir l'attention de cette Chambre et lui faire oublier le devoir qu'elle a à remplir. Cette question est au-dessus des partis. L'honorable représentant de Mille-Iles l'a clairement démontré. Le Sénat est un corps chargé de réviser. On l'honore et on le respecte. Qu'il adopte une résolution disant que nous avons attendu patiemment jusqu'à ce que les enfants deviennent hommes et jusqu'à ce que les hommes deviennent vieux, et que rien n'est venu; que nous souffrons maintenant plus que nous avons souffert; que nos industries ferment leurs portes et que nos gens nous quittent par centaines de mille; que la seule chose que nous puissions faire maintenant est de nous protéger nous-mêmes, et de suivre le conseil si bien donné par les hommes d'Etat anglais de voir à nos intérêts d'abord. Nous devons donc abroger la préférence britannique jusqu'au jour où l'on nous donnera un traitement réciproque.

Sur motion de l'honorable M. Béique, le débat est ajourné.

LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL
(Jeux de hasard)

ETUDE EN COMITE

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill V6, intitulé: Loi modifiant le code criminel (Preuve des jeux de hasard).

L'honorable M. BLAIN occupe le fauteuil.

Article 1. Certaines machines automatiques sont censées être des moyens ou appareils de jeux de hasard.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, j'ai expliqué à la Chambre, hier, le but de cette loi. J'ai dit que la province de l'Alberta désirait son adoption pour régler la divergence d'opinions qui s'est produite entre les tribunaux. Les cours d'appel d'Ontario et de Québec soutiennent que l'article 986 décrète que c'est une infraction à la loi que de jouer un jeu de hasard, tandis que la cour de l'Alberta soutient le contraire. Le but de cet amendement est de rendre la loi plus claire en ajoutant ce sous-article à l'article 986. Un coup d'œil démontrera tout de suite que cette législation est désirable. Elle a pour but la suppression des jeux de hasard, particulièrement chez les jeunes gens. Je propose donc l'adoption de l'article.

Je peux ajouter que le promoteur de ce bill, qui est le député de Calgary, m'a dit qu'il l'avait soumis au ministre de la Justice, qui l'a approuvé.

L'honorable M. REID: Je n'ai pas compris d'après les paroles de l'honorable leader, si ce bill a été soumis ou non à l'approbation du ministère de la Justice.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. REID: Il y a une question que je voudrais poser. L'article 986 que le bill veut amender se lit comme suit:

Dans une poursuite sous le régime des articles deux cent vingt-huit, ou deux cent vingt-neuf, il y a preuve *prima facie* qu'une maison, une chambre ou un local est une maison de désordre si quelque constable ou agent autorisé à entrer dans quelque maison, chambre ou local est volontairement empêché, gêné ou retardé d'y entrer, ou d'entrer dans quelque partie de cette maison, chambre ou local...

Et maintenant, nous arrivons au point.

...et si quelque maison, chambre ou local est trouvé muni ou pourvu de moyens ou appareils pour permettre de jouer tout jeu de hasard ou tout jeu où il entre une part de hasard et d'habileté, ou gager, ou pour fumer ou aspirer de l'opium, ou de quelques moyens ou appareils destinés à les cacher, faire disparaître ou détruire, ce doit être une preuve *prima facie* que cette maison, cette chambre ou ce local est une maison ordinaire de jeu, de paris, ou une fumerie d'opium, selon que l'indiquent ces moyens ou appareils. (1913, c. 13, art. 29, et 1918, c. 16, art. 5.)

L'hon. M. BEAUBIEN.

Je lirai soigneusement l'article de la loi et j'expliquerai ensuite mon objection:

(3) Dans toute poursuite exercée en vertu de l'article deux cent vingt-huit, une machine automatique devant servir à la vente de marchandises ou à quelque autre fin...

On peut s'en servir dans une résidence privée, et non pour faire du commerce. . .

...et dont le résultat d'un ou de tout nombre d'opérations est pour l'opérateur une question de hasard ou de chance, ou qui produit des résultats différents pour l'opérateur à la suite d'un nombre donné d'opérations successives, est censée être un moyen ou un appareil pour jouer un jeu de hasard, au sens du paragraphe du présent article, bien que l'opérateur puisse connaître d'avance le résultat d'une, de plusieurs ou de toutes ces opérations.

Je ne crois pas devoir m'opposer à la clause projetée, mais je voudrais que l'on prenne en sérieuse considération le point suivant: Si une personne achète une de ces petites machines pour l'amusement de sa famille à son domicile, il peut arriver, d'après cet article, qu'on la considère susceptible d'arrestation, si une autre personne se trouve dans cette maison en ce temps-là et voit les membres de la famille jouer à ce jeu. Je voudrais savoir si l'article s'appliquerait à un cas semblable.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, parce que l'article pourvoit à ce que la poursuite soit faite d'après l'article 228. Elle doit se faire sous l'empire d'une disposition du code criminel. Il n'y a pas de changement dans la loi sous ce rapport. De plus, on ne se servirait pas d'une telle machine pour le but supposé dans une résidence privée.

L'honorable M. REID: Je n'ai pas compris ce qu'était la loi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce bill a été soumis au ministre de la Justice, comme on me l'a dit, et il aurait probablement été inclus dans la série d'amendements insérés par le gouvernement au code criminel, si l'on avait eu le temps de les étudier tous.

L'honorable M. REID: Je comprends parfaitement que ce bill peut être présenté comme il l'a été, et je ne m'y oppose pas s'il est certain qu'il ne s'applique pas à une personne possédant quelque petite machine dans sa maison privée. L'honorable monsieur a dit qu'il ne s'appliquait pas dans ce cas-là.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non. Il ne s'applique qu'à une poursuite déjà autorisée par le code criminel.

L'article 1 est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

DIFFERENDS INDUSTRIELS

MESSAGE A LA CHAMBRE DES COMMUNES

L'honorable W. B. ROSS: Honorables messieurs, je sais que mes paroles ne sont pas conforme au règlement, mais avec la permission de cette Chambre, j'aimerais à parler d'une affaire qui est venue devant la Chambre l'autre jour. Nous avons reçu de la Chambre des Communes, un message disant qu'elle ne voulait pas acquiescer aux amendements faits par le Sénat à la loi des différends industriels, et l'on nous a proposé de ne pas insister sur notre amendement. Nous avons insisté, et l'on m'a demandé de former un comité pour formuler nos raisons; c'est ce que j'ai fait. Je proposerai donc:

Qu'un message soit envoyé à la Chambre des communes pour lui faire savoir que le Sénat insiste sur ses amendements au bill 7, intitulé: Loi modifiant la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907, pour les raisons suivantes:

L'amendement du Sénat doit être lié avec d'autres amendements faits à la loi des différends industriels pour imposer des sévères pénalités dans certains cas. Les patrons et les ouvriers auront chacun un de leurs représentants sur ce bureau, et il est conforme à la justice naturelle que le troisième arbitre soit choisi, autant qu'il est légalement possible de le faire par une méthode qui garantira la nomination d'un homme libre de toute influence politique et économique. L'amendement est juste pour toutes les parties à des différends qui tombent sous la loi des différends industriels.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, je veux enregistrer mon dissentiment parce que je n'accepte pas les raisons mentionnées dans ce rapport. Cette loi est en vigueur depuis 17 ans. On a fait des déclarations générales, mais on n'a pas offert une seule preuve, et on n'a pas cité un seul fait spécifique dans cette Chambre, démontrant qu'il se serait glissé un abus dans la nomination du président du tribunal. Je soutiens donc qu'aucune preuve n'a été soumise à cette Chambre pour justifier un tel message, ou l'amendement que le Sénat a déjà fait à ce bill. En conséquence, je dois, comme membre de cette Chambre, réprouver les raisons qu'on veut donner pour justifier la modification que l'on a adoptée.

L'honorable W. B. ROSS: Personne n'allègue dans la motion qu'on peut avoir mal agi. La motion dit que l'amendement nous préservera contre la possibilité d'une telle chose.

L'honorable M. DANDURAND: Inutile de dire que je n'approuve pas les raisons qu'on a données. Mais, on ne peut prendre aucun vote sur cette motion, parce que la majorité de cette Chambre a refusé de retirer l'amendement; ainsi, sur ce point, l'honorable représentant de Welland est avec moi et plusieurs autres parmi la minorité.

On adopte la motion.

LOI MODIFIANT LA LOI DES BANQUES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la seconde lecture du bill 240, intitulé: Loi modifiant la loi des banques.

Il dit: Honorables messieurs, nous avons revisé, l'an passé, la loi des banques et nous avons fait des modifications substantielles à cette partie de notre législation. Nous avions l'espoir que ces modifications donneraient plus de force à la loi; je n'ai pas de doute qu'elles auraient eu cet effet, mais peu de temps après, le pays a été surpris d'apprendre la fermeture d'une banque chartrée. Le Parlement s'est saisi de nouveau de la question, et l'on a suggéré d'améliorer encore les modifications de l'an passé, si la chose était possible. De sorte que nous avons aujourd'hui devant nous un bill qui augmentera encore les garanties du public dans ses relations avec les banques chartrées. A cet effet, l'article 56A de la loi qui contient une amélioration sensible sur la vieille loi, est maintenant abrogée, et on va le remplacer par l'amendement qui est maintenant devant nous. Je lirai maintenant l'article de la loi de l'an passé qui est maintenant dans le livre des statuts, et que l'on veut abroger:

56A. Le ministre peut donner ordre à tout vérificateur nommé sous le régime de l'article précédent de la présente loi et exiger de lui, ou de tout autre vérificateur qu'il peut choisir, d'examiner et de s'enquérir spécialement des affaires ou opérations de la banque, et le vérificateur ainsi nommé ou choisi, selon le cas, doit, à la fin de son examen et de son enquête, faire un rapport complet au ministre sur les résultats de cet examen et de cette enquête.

2. Pour les objets du présent article, le vérificateur nommé ou choisi comme susdit, doit avoir tous les droits et pouvoirs qui sont donnés à un vérificateur sous le régime de l'article immédiatement précédent.

3. Pour l'accomplissement des fonctions imposées par le présent article, le vérificateur doit recevoir à titre de rémunération, à même le Fonds du revenu consolidé, telle somme que le Gouverneur en conseil peut prescrire.

4. La personne choisie par le ministre sous le régime du présent article, doit, pour les objets de l'article 153 de la présente loi, être réputé un vérificateur de la banque.

On propose maintenant de remplacer cette mesure par une autre que je vais lire en entier; le fait de la lire immédiatement peut me dispenser de la lire en comité, et fera connaître aux membres du Sénat ce dont il s'agit.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous avons tous cet amendement devant nous.

L'honorable M. DANDURAND: Alors je n'en ferai pas la lecture. Il pourvoit à la nomination d'un inspecteur général des banques, fixe son terme d'office, donne les raisons pour

lesquelles on peut le renvoyer, dit quels employés on pourra nommer pour l'aider; en un mot, ce bill a pour objet la nomination d'un inspecteur.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Et d'un personnel pour l'aider.

L'honorable M. DANDURAND: Et d'un personnel.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dont les banques paieront les appointements.

L'honorable M. DANDURAND: Oui. Si ces explications suffisent, je vais proposer la seconde lecture du bill.

Cette motion est adoptée, et le bill est lu une seconde fois.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill. L'honorable M. L'Espérance occupe le fauteuil.

Article 1—inspection.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose un amendement au sous-article 5 et au paragraphe 11 de l'article 1. C'est pour enlever les mots "et votés par le Parlement" à la fin de ces deux articles. Le comité de la Chambre des Communes a adopté ces mots sans se soucier de la nature générale de la loi.

De plus, je veux ajouter à la fin de l'article 12, sur la page 3, les mots suivants:

Pourvu que le Parlement ait affecté un crédit à cette fin.

L'article se lira alors comme suit:

Pourvu que le Parlement ait affecté un crédit à cette fin, tous les salaires, rénumérations...

et ainsi de suite. L'effet des mots "et votés par le Parlement" aurait empêché l'organisation de ce département et l'emploi de l'inspecteur et de son personnel pour lesquels une somme globale de $50,000 a été placée dans les subsides.

La motion est acceptée.

L'article 1 est adopté tel qu'amendé.

Rapport est fait du bill tel qu'amendé.

TROISIEME LECTURE

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le bill est lu une troisième fois et adopté.

CONVENTION DE COMMERCE BELGE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la seconde lecture du bill 247, loi concernant une certaine convention commerciale entre Sa Majesté et le Roi des Belges. Il dit: Le Canada entretient avec la Belgique des relations commerciales assez considérables. Les dernières statistiques publiées indiquent que nous avons importé de Belgique des produits pour une valeur de $5,340,875, tandis que nos exportations ont été de $17,452,442. On a jugé qu'il serait avantageux pour les deux pays s'ils s'accordaient leurs tarifs minima, et à cette fin, les deux pays ont signé cette convention.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Est-ce que c'est le tarif minimum ou intermédiaire?

L'honorable M. DANDURAND: Le gouvernement belge nous offre son tarif minimum.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Et nous?

L'honorable M. DANDURAND: Voici ce que nous donnons à la Belgique:

Les produits du sol ou de l'industrie des territoires de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise exportés vers le Canada et les produits du sol ou de l'industrie du Canada exportés vers les territoires de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise ne seront pas assujettis à des droits ou taxes autres ni plus élevés que ceux qui seront perçus à l'exportation des articles similaires vers tout autre pays étranger.

Et ceci veut dire que nous leur accordons chez nous le traitement de la nation la plus favorisée, et qu'ils font la même chose pour nous.

Par ailleurs, il ne sera maintenu ni établi aucune prohibition ni restriction à l'importation d'un produit quelconque du sol ou de l'industrie des territoires de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise au Canada ou à l'importation d'un produit quelconque du sol ou de l'industrie du Canada dans les territoires de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise, qui ne soit applicable en même temps à l'importation des produits du sol ou de l'industrie similaire de tout autre pays étranger. Cette dernière disposition ne s'applique pas aux prohibitions d'ordre sanitaire ou autre, reconnu nécessaires pour la protection des personnes, des bestiaux ou des plantes utiles à l'agriculture.

Le premier article couvre les importations dans chaque pays, et le second article couvre les exportations sur la même base.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quelles sont nos principales importations de la Belgique?

L'honorable M. DANDURAND: Nos importations de la Belgique ont été entre autres articles, les suivants:

Légumes en conserves	$ 93,708
Haricots	197,492
Fleurs	32,499
Fourrures pour chapeaux	144,542
Colle forte, en poudre ou en feuille	17,658
Cotonnades, teintes	71,016
Coton à vêtement	33,609
Tissus de soie	61,351

Velours autres que soie	41,856
Capotes d'estame (worsted)	25,462
Echevaux de laine	35,665
Soie artificielle	161,923
Meubles	13,014
Papier	86,037
Coins d'acier	54,049
Barres de fer et d'acier	27,038
Solivaux de fer et d'acier, etc	50,325
Séparateurs	30,493
Fusils, rifles	47,304
Carvelles de chemins de fer	33,601
Zinc, en feuilles ou en plaques	121,676
Lampes électriques	68,775
Vitres, comptoirs	52,482
Vitres pour fenêtres communes	838,325
Plaques de verre, pas plus 7 pieds	727,035
Plaques de verre, plus 7 pieds	.....
Plaques de verre, moins 25 pieds	272,081
Plaques de verre n.o.p	347,060
Verre biseauté	20,952
Verre ornemental	20,921
Diamants, non sertis	702,911
Nitrate de potasse, potasse brut	49,061
Engrais chimiques, n.o.p	78,415
Nitrate d'ammoniaque	69,610
Enveloppes à colis	14,203

Importations totales, $5,340,875.

L'honorable M. DANIEL: Et qu'exportons-nous à la Belgique?

L'honorable M. DANDURAND: Nos principales exportations durant l'année qui s'est terminée le 31 mars 1924, sont les suivantes:

Orge, 505,439 boisseaux	$335,136
Avoine, 585,432 boisseaux	355,839
Seigle, 159,110 boisseaux	104,788
Blé, 12,568,270 boisseaux	14,053,335
Farine de blé, 6,169 boisseaux	37,993
Farine d'avoine, 5,750 cwt	19,571
Whisky	64,588
Concasseurs de tourteaux	17,595
Tubes pneumatiques de caoutchouc	117,458
Tabac, non manufacturé	13,735
Tabac, pétioles et retailles	4,471
Bestiaux âgés de plus d'un an	236,725
Homard, en conserves	68,774
Saumon, en conserves	422,475
Viandes	35,727
Beurre, 267,183 livres	96,730
Fromage 6,935 cwt	136,093
Lait concentré	48,001
Instruments aratoires	267,080
Rasoirs	13,750
Machines à additioner	13,764
Automobiles et accessoires	217,891
Aluminium	32,886
Zinc	22,139
Asbeste	358,115
Goudron	42,280

Exportations totales de produits canadiens, $17,452,442.

L'honorable M. DANIEL: Est-ce que cette convention donne au peuple belge les avantages de notre tarif intermédiaire ou du tarif général?

L'honorable M. DANDURAND: Non, il leur donne le traitement de la nation la plus favorisée.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pour les nations étrangères?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. DANIEL: Et est-ce que c'est le tarif préférentiel ou le tarif intermédiaire?

L'honorable M. DANDURAND: Je dirais qu'en moyenne c'est le tarif intermédiaire, mais, naturellement, la Belgique obtient le meilleur traitement tarifaire que nous donnons sur tout article importé dans notre pays et venant de tout pays qui reçoit le traitement de la nation la plus favorisée.

L'honorable M. DANIEL: Je suis au courant de cela; mais je voudrais savoir si un pays qui a le bénéfice du traitement de la nation la plus favorisée obtient ce que nous appelons le tarif préférentiel.

L'honorable M. DANDURAND: Oh, non. Tous les traités que le Canada peut signer déclarent en termes très clairs que la Grande-Bretagne et d'autres parties de l'empire forment une classe à part. Les droits de préférence que nous exigeons de la Grande-Bretagne sont toujours moindres que tous les taux de droits que nous imposons sur les produits venant d'un autre pays.

L'honorable M. DANIEL: Cela veut dire que nous donnons à la Belgique le tarif intermédiaire.

L'honorable M. DANDURAND: Je peux dire qu'en général ce sera le tarif intermédiaire; mais si vous prenez le traité que nous avons conclu avec la France, vous y trouverez des droits moins élevés que ceux du tarif intermédiaire.

L'honorable M. BEAUBIEN: Est-ce que tout cela ne veut pas dire, en deux mots, que nous appliquons à la Belgique le tarif qui est en vigueur avec la France?

L'honorable M. DANDURAND: Si le tarif accordé à la France est le moins élevé que nous ayons accordé à tous les pays, alors l'interprétation est exacte.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le tarif le plus bas que nous ayons appliqué à toutes les nations étrangères?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Quels avantages obtenons-nous de la Belgique?

L'honorable M. DANDURAND: Nous obtenons leur tarif minimum qui a été adopté et qui sera mis en vigueur le ou vers le premier octobre prochain. Mon honorable ami peut voir là les avantages que nous retirons. Par exemple, sur le beurre, leur tarif minimum est

de 60 francs; mais le tarif minimum dont nous allons jouir est de 20 francs. Cependant, ces chiffres ne disent pas tout parce que, tant que le franc sera bas, il y a un coefficient d'augmentation qui est 2, et la multiplication par deux met le tarif maximum à 120 et le tarif minimum à 40. De même, sur la farine et la farine d'avoine, le tarif maximum est de 12 francs par 100 kilogrammes, et le minimum, 4 francs. Sur le blé, le tarif maximum est de 10, et le minimum, de 2. Sur le homard en conserve le maximum est de 60, et d'après cette convention nous aurons l'avantage du minimum qui est de 20 francs. Sur le lait concentré et sans sucre, le maximum est de 36 et le minimum de 12; avec sucre, le maximum est de 90 et le minimum de 30. Sur le tabac non écoté, le maximum est de 360 francs par 100 kilogrammes, et le minimum, de 120; sur le tabac écoté, maximum, 720 francs, minimum, 240; cotes de tabac, maximum, 360, minimum, 120; Sur les tubes pneumatiques de caoutchouc dont nous faisons un commerce considérable, le maximum est de 240 par 100 kilogrammes, et le minimum de 80.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pouvons-nous concurrencer de cette manière le peuple belge dans la production de caoutchouc? Je croyais que la Belgique avait un contrôle particulier, presqu'un monopole de la production du caoutchouc.

L'honorable M. DANDURAND: Je remarque que nous leur en avons vendu pour $117,458.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quelle est notre importation de caoutchouc brut de la Belgique?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne vois ici que les tubes pneumatiques que nous leur avons vendus. Et comme il y a une différence considérable entre le tarif maximum et le tarif minimum, cette différence nous aidera à augmenter nos ventes.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Est-ce que cela s'appliquera aux possessions de la Belgique dans le Congo?

L'honorable M. DANDURAND: Je le crois.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'en doute.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, dans l'article 5, je trouve ce qui suit:

Le terme "Union économique Belgo-Luxembourgeoise", chaque fois qu'il est mentionné dans cette convention, comprendra les colonies et possessions de la Belgique, ainsi que les territoires dont la Belgique est mandataire en vertu des dispositions du Pacte de la Société des Nations.

L'honorable M. BEAUBIEN: Est-ce que mon honorable ami a considéré l'opportunité de placer devant nous le tarif que la Belgique veut nous appliquer? C'est une demande considérable. L'entente va durer cinq ans, et nous ne pouvons la résilier sans donner un avis d'un an. Nous arrangeons d'avance, et pour une période de cinq ans, des échanges qui s'élèveront à plusieurs millions de dollars; et, en toute probabilité, l'entente sera en vigueur pendant plusieurs années encore.

Il me paraît impossible de juger la valeur de la transaction avant d'avoir sous les yeux ce que nous recevons en retour. Nous recevons des facilités nouvelles d'exporter des centaines de produits probablement. Nous devons juger de la valeur de chaque article, mais nous ne pouvons juger de la valeur de tous par une lecture aussi rapide que celle que mon honorable ami a faite. Nous devons savoir quel tarif la Belgique applique au reste du monde, quel tarif elle appliquera au Canada, et sur pratiquement tous les produits un peu considérables de notre commerce d'exportation. Vous ne pouvez juger de la valeur d'un contrat de cette sorte en parlant de 20 à 30 articles, lorsqu'il y en a 300 ou 400 qui nous intéressent.

L'honorable M. DANDURAND: Nous pouvons adopter la seconde lecture tout de suite. Je déposerai sur le bureau de la Chambre les chiffres détaillés des importations et de exportations entre les deux pays. J'ai ici tout l'exposé des échanges de marchandises entre les deux pays durant les douze derniers mois, et aussi l'exposé des importations et des exportations. J'ai fait un exposé sommaire, mais j'ai des détails complets sur ce que nous avons importé et sur ce que nous avons exporté.

L'honorable M. BEAUBIEN: Ce n'est pas suffisant. L'honorable monsieur a mis devant nous les résultats des relations passées, mais elles ne nous aident pas à prévoir ceux de l'avenir. Je demande à l'honorable monsieur de nous dire ce que nous recevrons en échange pour nos concessions. Voilà ce que je veux savoir. L'effet de cette convention peut être d'étouffer notre commerce complètement. Dans nos relations commerciales avec la Belgique nous avons eu pendant des années une balance favorable de commerce très considérable, et cette balance ne semble pas légitimer une nouvelle convention. Je dis à mon honorable ami de ne pas toucher à ce qui est en bonne con-

dition. Pendant des années, nous avons exporté à la Belgique pour $40,000,000 de produits. L'an passé nous n'avons pas exporté pour plus de $17,000,000; pendant que nous importions de la Belgique pour $5,000,000, ce qui laissait une balance de commerce en notre faveur de $12,000,000. Je dis, en conséquence, de ne pas toucher à ce qui est en bonne condition, ou de nous montrer un meilleur état de choses.

Lorsque je demande quel sera notre avantage futur, l'honorable monsieur prend une page d'histoire et dit: "Voyez ce que nous avons fait." Je sais ce que nous avons fait; l'état de choses qui a existé jusqu'aujourd'hui est très satisfaisant. Mais j'irai plus loin. Je sais la raison que l'on va donner d'établir cette convention: c'est une menace de la Belgique. Les choses ont trop bien marché pour le Canada en Belgique, et je crois que le peuple belge a dit: "Si vous n'acceptez pas nos termes, nous vous imposerons des pénalités; si vous ne nous donnez pas les meilleures conditions dans votre marché, nous allons vous imposer une taxe de plus."

L'honorable M. DANDURAND: Non, leur tarif vient en force en octobre.

L'honorable M. BEAUBIEN: C'est justement ce que j'ai dit. Ils ont un tarif qui, comme le tarif français, contient un gouffre immense entre les droits généraux et les droits préférentiels; et selon la nation avec qui ils négocient, ils donnent des concessions variant entre ces deux tarifs. Entre le haut et le bas tarif, par exemple, ils vous donnent la moitié. Ils ont fait cela avec nous.

L'honorable M. DANDURAND: Mais ils nous ont donné le tout.

L'honorable M. BEAUBIEN: Ils viennent à nous et disent: "Si vous ne nous accordez pas les meilleures conditions, nous imposerons le plus haut tarif possible contre vos produits."

L'honorable M. DANDURAND: Le tarif général.

L'honorable M. BEAUBIEN: Alors, je dis à mon honorable ami: pourquoi ne prenez-vous pas le trouble de négocier avec la Belgique comme vous avez négocié avec la France? C'est un aussi bon marché pour nous,—$17,000,000, dans un cas, $19,000,000 dans l'autre. Vous avez négocié pendant trois mois avec la France, donnant aussi peu que vous pouviez, et prenant autant que vous en étiez capable. Pourquoi ne faites-vous pas cela avec la Belgique? Comment est-il possible de traiter une matière aussi importante d'après un principe général, car cet arrangement a été traité de cette manière. Nous avons négocié avec la France un traité fait sur mesures; il faisait bien au Canada; mais vous le prenez et vous le jetez sur quelqu'un, au hasard, sans savoir s'il fera bien ou non. Lorsque nous obtenons aujourd'hui des résultats aussi admirables, nous ne devrions pas changer nos conditions.

L'honorable M. BEIQUE: Mais les Belges peuvent changer ces résultats.

L'honorable M. BEAUBIEN: Alors, je vais poser cette question à mon honorable ami: pourquoi ne négociez-vous pas et ne demandez-vous pas pour le Canada qui a des produits spéciaux pour ses besoins, une protection spéciale et des facilités spéciales?

L'honorable M. BEIQUE: Je ne blâme pas mon honorable ami parce qu'il nous conseille de négocier; mais l'honorable monsieur a dit à plusieurs reprises: "Laissez sans y toucher ce qui est en bonne condition." Mais il faut deux parties pour laisser là ce qui est en bonne condition. Si la Belgique ne veut pas que l'état de choses existant continue, le Canada doit agir.

L'honorable M. BEAUBIEN: J'ai dit cela il y a un moment. J'ai dit que la vraie raison pour troubler l'état de choses existant est une menace que la Belgique nous a faite; j'ai dit que nous ne pouvions légiférer pour la Belgique, mais que nous pouvions négocier avec elle.

L'honorable M. DANDURAND: Et voici le résultat des négociations.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mais j'ai dit que nous devrions négocier avec la Belgique sans être obligés de lui donner tous les avantages que nous avons donnés à la France; voilà ce que je veux dire. Pourquoi nous dépouiller de nos avantages? Chaque fois que vous sacrifiez quelqu'un de nos avantages, vous faites tort à quelques-uns de nos industries. Est-ce qu'elles n'ont pas assez souffert? Pour chaque brique que vous enlevez de notre mur protectionniste, vous devez obtenir que l'autre pays enlève également une brique correspondante de son mur tarifaire. Aujourd'hui, ce n'est pas ce que vous faites. Vous avez fait une brèche dans votre mur, brèche assez grande pour laisser entrer la France. Un autre pays survient, et vous doublez la grandeur de cette brèche en lui accordant les mêmes privilèges. Toute une série de briques qui protègent notre pays tombent à terre. Et un troisième pays survient, et une autre série de briques tombent.

Je suis très sincère envers mon honorable ami lorsque je lui dis qu'il y a une autre

raison. Cette raison nous a fait augmenter la préférence britannique, comme elle nous a fait baisser notre tarif. C'est le chemin caché qui conduit au libre-échange; c'est une manière déguisée de procéder qui n'en est pas moins importante dans ses résultats. Si vous réduisez votre tarif pour tout le monde, en pratique, par la méthode des traités préférentiels, vous le réduisez quand même, excepté que vous n'avez pas à diminuer les droits généraux sur chaque article et que vous ne soulevez pas un orage dans la Chambre des Communes. Vous détruisez simplement votre mur et vous faites une brèche assez grande pour laisser entrer les produits de tous les pays.

Pour ma part, je suis très opposé à cette manière de régler des questions aussi importantes que celle-ci, et qui intéressent tout le Canada. Il me semble que si le gouvernement a décidé de réduire notre tarif, il devrait soumettre à cette Chambre tous les détails de ce que nous allons recevoir en échange. L'honorable monsieur devrait nous montrer le tarif belge qui, à l'avenir, s'appliquera au Canada; alors nous pourrions l'étudier pendant quelques jours. Et même alors, nous n'aurions donné que trop peu d'attention à une affaire aussi importante.

L'honorable M. DAVID: Je voudrais dire que lorsqu'on fait des changements aussi importants dans les relations fiscales de deux pays, ces changements devraient être publiés dans les journaux des deux pays, afin que les manufacturiers puissent savoir ce que chaque pays donne et ce qu'il reçoit. J'ai dit à un manufacturier que les industriels auraient dû se plaindre lorsqu'on a changé le tarif. "Pouvous-nous protester, m'a-t-il dit? Que pouvons-nous faire lorsque nous ignorons tout du bill que l'on adopte ou de l'intention qu'on peut avoir de modifier la loi?"

L'honorable sir EDWARD KEMP: Je n'ai vu, moi-même, aucun article dans les journaux sur ce sujet, bien qu'il ait pu en paraître. J'ignore si les industriels de ce pays savent que le tarif sera encore réduit, pendant cette session, par le moyen de ces traités. Le gouvernement a-t-il reçu des représentations des ouvriers et des industriels sur ces importations belges? Je vois que plusieurs articles sont produits dans les deux pays, d'après la liste que mon honorable ami a lue.

L'honorable M. DANDURAND: Quels articles mon honorable ami veut-il dire?

L'honorable sir EDWARD KEMP: Il y en a plusieurs.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les produits agricoles de toutes sortes, les légumes en conserve, etc.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami continuera lorsque nous reprendrons le débat.

A six heures le Sénat suspend sa séance.

Le Sénat se réunit de nouveau à huit heures

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je demande au Sénat de laisser entrer M. Russell dans cette Chambre. Je suggère que nous adoptions maintenant la seconde lecture de ce bill, et que nous nous formions en comité afin de l'étudier clause par clause.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Avec l'entente que le principe du bill pourra être discuté en comité.

L'honorable M. DANDURAND: C'est bien.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On peut ne pas le faire.

La résolution pour la seconde lecture du bill est adoptée, et le bill est lu une seconde fois.

ETUDE EN COMITE

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill.

L'honorable M. Smith occupe le fauteuil.

On adopte le premier article.

Article 2, convention approuvée.

L'honorable sir EDWARD KEMP: J'observe que le gouvernement a fait imprimer 1,000 copies de cette convention. Je crois qu'il serait avantageux pour les honorables sénateurs d'avoir une copie de cette convention. Ceci nous aiderait à la discuter.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable monsieur trouvera la convention imprimée, dans le bill, comme annexe.

L'honorable M. DAVID: Nous n'avons aucune énumération des articles à être échangés.

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. DAVID: L'honorable leader a lu une liste, cet après-midi.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Dois-je comprendre que la Convention s'appliquera à presque tous les articles couverts par le tarif intermédiaire?

L'honorable M. DANDURAND: Non. Il n'y est fait mention d'aucun article.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Tout est général.

L'honorable M. DANDURAND: Nous nous donnons réciproquement le traitement de la nation la plus favorisée. La Convention s'applique donc à tous nos produits et à tous ceux de la Belgique. Lorsque la Belgique nous envoie ses produits, ils entrent sous le tarif minimum qui s'applique à n'importe quel pays qui veut envoyer ses produits ici, d'après un traité spécial ou en vertu d'autres arrangements.

L'honorable sir EDWARD KEMP: En d'autres mots, les taux tarifaires qui frapperont les produits belges en arrivant au Canada pourront être aussi bas que le tarif intermédiaire, même plus bas?

L'honorable M. DANDURAND: En certains cas, ils peuvent être moins élevés. L'entente avec la France peut nous servir de terme de comparaison. Chaque fois que la France a le droit de nous envoyer ses produits à un taux plus bas que le tarif intermédiaire, la Belgique l'obtient.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Honorables messieurs, je veux attirer votre attention sur cette situation. En premier lieu, je dois dire que les Etats-Unis n'accordent à la Belgique aucuns privilèges spéciaux sur ses marchés.

L'honorable M. DANDURAND: On dit que depuis 1875, les Etats-Unis et la Belgique sont liés par une convention semblable à celle que nous avons maintenant signée.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Il peut en être ainsi, mais les Etats-Unis ne font pas d'arrangements préférentiels avec diverses nations. Les Etats-Unis ont un tarif qui s'applique à toutes les nations également. Si des nations veulent avoir des relations commerciales avec les Etats-Unis, elles sont toutes sujettes aux mêmes droits tarifaires. Les Etats-Unis n'ont pas trois tarifs comme nous, ni le tarif de la nation la plus favorisée. Nous avons entendu la déclaration autorisée par le gouvernement, que le glas de la protection était sonné au Canada. On a commencé à réduire le tarif à cette session du Parlement, et maintenant on propose de le réduire encore plus par cette convention. Les ouvriers en Belgique reçoivent en salaire le cinquième ou le sixième de ce que reçoit l'ouvrier canadien.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable monsieur parle-t-il du vrai salaire que l'ouvrier reçoit, ou inclut-il, dans son évaluation, la dépréciation du franc?

L'honorable sir EDWARD KEMP: Je dis d'une manière générale, que dans des circonstances ordinaires, l'ouvrier belge reçoit le cinquième ou le sixième du salaire de l'ouvrier canadien Si vous prenez en considération la dépréciation de la monnaie, l'ouvrier canadien est encore en plus mauvaise posture. Nous ne savons plus où nous en sommes au sujet de la dépréciation du change, parce que notre loi sur ce sujet ne s'applique ni à la France, ni à la Belgique, ni à l'Italie.

La Belgique manufacture beaucoup de produits semblables à ceux qui sont fabriqués en Canada par l'ouvrier canadien. Nous avons un tarif que l'on considère comme peu élevé. Il n'est pas aussi élevé que le tarif américain. Bien qu'il soit déjà bas, nous ouvrons plus grandes nos portes et nous abaissons encore la barrière. Mon honorable ami qui a parlé avec tant d'éloquence, cet après-midi, a dit qu'il y avait des brèches dans notre mur tarifaire. On augmente le nombre des brèches et on les élargit. Et les ouvriers canadiens émigrent aux Etats-Unis parce qu'ils ne peuvent trouver d'emploi en ce pays. Ils ne peuvent trouver aucun emploi ici, parce que les affaires sont en mauvais état, et parce que les pays étrangers nous font une concurrence trop forte. Et dans un temps où nos ouvriers abandonnent le Canada et s'en vont aux Etats-Unis, le gouvernement est à négocier des traités de cette sorte qui auront l'effet de diminuer encore le tarif et de rendre la vie plus intolérable aux Canadiens dans ce pays. La situation les oblige à quitter leur pays natal. Le gouvernement, durant une période comme celle-ci, ne devrait pas continuer à faire des concessions. Je proteste donc contre ce traité.

Je veux répéter que les Etats-Unis ne concluent pas de traités de cette sorte. Ils élaborent un tarif, et si les autres pays veulent nouer avec eux des relations commerciales, ils doivent se soumettre à ce tarif. Il n'y a pas de tarif intermédiaire, ni de traitement de la nation la plus favorisée. Il me semble que nous devrions être aussi sévères sous ce rapport que les Etats-Unis.

On se souviendra qu'on a tenté, il y a quelques années, de lier les mains des Canadiens avec un traité de réciprocité avec les Etats-Unis. Nous lions maintenant nos mains avec plusieurs traités signés par de nombreuses nations européennes. Il y aura des obstacles sur notre route, si, dans un court délai, nous voulons modifier notre politique, et en mettre une en vigueur qui retiendrait nos gens chez nous. Nous lions nos mains et créons une situation plus embarrassante que celle qui existe. Nous faisons à la Belgique des concessions sur tout ce qu'elle produit et que frap-

perait notre tarif; et je vois, par l'ordre du jour, que nous avons signé un autre traité avec la Finlande. Ce sont les mêmes principes qu'on a suivis en négociant un traité avec ce pays. Les industries de ce pays, particulièrement celles qui se trouvent situées sur les rives de l'océan, ne peuvent concurrencer celles de la Belgique. Les taux de transport en existence de la Belgique à la Colombie-Anglaise ne s'élèvent pas au quart des taux de chemin de fer entre Montréal et la Colombie-Anglaise. Les industries de Montréal et des Provinces maritimes ne peuvent entrer en concurrence actuellement avec les industries de la Belgique. Je ne vois pas pourquoi on a conclu ce traité, lorsque nous avons déjà un avantage, et que nos exportations à la Belgique sont beaucoup plus considérables que nos importations.

On doit se souvenir que la Belgique achète au Canada des produits comme les aliments et des matières premières. Les Etats-Unis sont nos concurrents pour fournir ces produits à la Belgique. Elle doit se les procurer de la même manière que nous qui, en Canada, avons à obtenir des matières premières sur lesquelles il n'y a pas de droits. Je suis certain que sur cette liste d'articles que l'honorable leader nous a lue cet après-midi, il s'en trouve qui entrent en franchise. A tout événement, il est rare que l'on impose une taxe sur les aliments et les matières premières.

Je me suis levé pour attirer l'attention du Sénat sur ces quelques points, et je répète que le temps n'est pas opportun pour conclure de tels traités, pour ouvrir de nouvelles brèches dans le mur, et ainsi laisser entrer une infinité de marchandises qui viennent concurrencer les marchandises fabriquées en Canada par nos propres ouvriers.

L'honorable M. DANDURAND: J'aimerais à dire à mon honorable ami que durant la dernière année, et même auparavant, la Belgique a eu le bénéfice de notre tarif intermédiaire, et que nous avons reçu les mêmes avantages de la Belgique. Nous consolidons ces avantages qui continueront à exister jusqu'à ce que le traité soit dénoncé après un avis de douze mois.

Mon honorable ami soutient que nous abaissons le mur et que nous permettons à une infinité de marchandises de nous arriver du dehors. Il doit se rappeler qu'il y a un autre aspect à cette question. Le Canada est un pays exportateur. Nous devons regarder au loin pour trouver des marchés, et très loin encore, puisque mon honorable ami, avec beaucoup d'autres, a pris la responsabilité de fermer la porte des Etats-Unis à nos produits naturels en décidant ce pays à rejeter la réciprocité en 1911.

L'honorable M. MURPHY: A l'ordre.

L'honorable M. DANDURAND: C'est un débat qui couvre un champ très vaste, mais je suis prêt à répondre à mon honorable ami sur la question de la réciprocité avec les Etats-Unis. En 1911, nous avons conclu avec les Etats-Unis un arrangement que des libéraux et des conservateurs avaient souhaité.

Mon honorable ami est à peu près de mon âge, et il devrait se rappeler, que lorsque sir John A. Macdonald présenta, au printemps de 1878, une résolution demandant une protection plus élevée, il a déclaré que c'était pour obtenir le pouvoir de marchander dans ses négociations avec les Etats-Unis afin de revenir à ces jours de prospérité générale qui ont régné de 1854 à 1866. Après qu'il eut gagné l'élection de 1878 avec ce mot d'ordre, il élabora le tarif de 1879, et tout à côté, dans le livre des Statuts, se trouve une déclaration du Parlement autorisant le gouvernement canadien à accorder, par décret du conseil, l'entrée en franchise à toute une liste d'articles—liste qu'on retrouvera dans le tarif Laurier-Fielding le jour où les Etats-Unis seraient prêts à permettre l'entrée de produits similaires dans leur pays. Cette clause est restée dans les Statuts d'année en année jusqu'à 1889.

L'honorable M. MURPHY: Les temps changent.

L'honorable M. DANDURAND: C'est ainsi que j'ai pour moi les désirs des hommes d'Etat canadiens, libéraux et conservateurs, jusqu'à 1891. Aussi, lorsque mon honorable ami dit que nous avons presque lié les mains du Canada en 1911, par un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, je dois dire qu'à mon avis le péché capital du parti conservateur en Canada fut l'effort, l'effort victorieux qu'il a fait pour faire rejeter le pacte de réciprocité.

Mon honorable ami dit aussi qu'à mesure que nous faisons des brèches dans le mur, nous nous approchons de notre objectif qui est l'anéantissement de la protection. La protection est en partie responsable du formidable fardeau d'intérêts que nous avons à payer. Le "glas de la protection est une manière de parler. Il y aura toujours un tarif pour le revenu—et l'on n'a pas besoin de l'étudier longtemps pour savoir que c'est une taxe,—et il pèsera pendant un grand nombre de décades sur les épaules du peuple canadien. Le glas de la protection ne signifie pas le glas de la taxation. Les taxes demeure-

ront avec nous sous toutes les formes variées que le génie inventif de l'homme a pu trouver, et que mon honorable ami, lorsqu'il siégeait sur les bancs du trésor, a trouvées pour rencontrer les obligations formidables qui furent alors placées sur les épaules du peuple canadien. C'est ainsi que les droits de douanes à la frontière, la taxe de l'impôt sur le revenu, la taxe des ventes forment une levée d'impôts considérables, et que les manufacturiers du Canada auront la protection incidente qui provient de l'imposition de taxes aux bureaux de douanes.

L'honorable M. DAVID: Est-ce que l'honorable leader peut me dire si, en réalité, les droits imposés sur certains articles manufacturés en Belgique sont réduits?

L'honorable M. DANDURAND: Il y a certains articles sur lesquels ils seront réduits. Par exemple, les plaques de verre, sur lesquelles nous prélevions 25 pour 100. La réduction sera de dix pour cent, ce qui fera descendre le droit jusqu'à 22½ pour 100.

L'honorable M. DAVID: Est-ce qu'il y a d'autres produits manufacturés?

L'honorable M. DANDURAND: Il n'y a pas de réductions qui dépassent le tarif intermédiaire dont les Belges jouissent en Canada aujourd'hui. Sur les plaques de verre non biseautés en feuilles ou en plaques, n'excédant pas 7 pieds carrés chacune, il n'y a aucune réduction d'après cette entente.

L'honorable M. DAVID: Sur les vitres à fenêtres?

L'honorable M. DANDURAND: On enlève 10 pour 100 de 1½ pour 100, ce qui donne 11¼ pour 100.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami peut-il me dire quelles réductions de tarif les Américains ont effectuées pour obtenir de la Belgique les avantages que nous payons si chèrement.

L'honorable M. DANDURAND: Nous obtiendrons une réduction plus considérable que celle que nous avons obtenue de la France.

L'honorable M. BEAUBIEN: J'ai compris, il y a un moment, que mon honorable ami disait que nous obtiendrions de la Belgique ce qu'elle a accordé aux Etats-Unis pour un certain nombre d'années. Peut-être suis-je dans le tort? Mon honorable ami a-t-il dit quelque chose comme cela?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, nous l'obtenons.

L'honorable M. BEAUBIEN: Très bien. Ce que nous avons obtenu de la Belgique, nous avons payé chèrement pour l'avoir. Qu'ont payé les Etats-Unis pour obtenir la même chose?

L'honorable M. MURPHY: Rien.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je voudrais le savoir.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne crois pas que c'est une comparaison qui puisse nous aider. Les Etats-Unis ont négocié avec ce qu'ils avaient en mains. Ils ont une population de 110,000,000 d'âmes, et ils possèdent un continent. Ils peuvent imposer leur loi. Nous tentons de nous mettre sur un pied d'égalité avec eux sur les marchés étrangers. Nous avons assez bien réussi en France, et nous faisons un peu mieux en Belgique.

L'honorable M. BEAUBIEN: Puis-je dire à mon honorable ami qu'il commet plutôt une erreur? Je ne crois pas que les Américains ne fassent de concession d'aucune sorte. Si je me trompe sur ce point, je serais surpris. La Belgique a une population égale à la nôtre.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. BEAUBIEN: Nous devrions négocier sur un pied d'égalité.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. BEAUBIEN: Vous pouvez difficilement imaginer deux nations qui seraient plus sur le même pied, sous tous les rapports, que la Belgique et le Canada; chacun possède la même population et la même dette. La seule différence, c'est que la Belgique a perdu moins de soldats à la guerre que nous. Dans ces circonstances, il me semble que nous devrions savoir ce que nous donnons et ce que nous obtenons en retour.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami a dit que lorsque nous étions à travailler pour obtenir des avantages de la France, nous étions à travailler en même temps pour l'Italie.

L'honorable M. BEAUBIEN: Non, je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. DANDURAND: Que l'Italie avait obtenu du Canada tous les avantages que la France a obtenus après des négociations difficiles. Il a dit que l'Italie était demeurée en arrière, n'avait rien sacrifié, et jouissait de tous les avantages sur nos marchés que nous avons accordés à la France. Est-ce que ne voilà pas un des arguments que mon honorable ami a développés contre le traitement de la nation la plus favorisée?

L'honorable M. BEAUBIEN: Je ne voudrais pas interrompre mon honorable ami.

mais il commet une erreur. Je veux être parfaitement compris. Voici ce que j'ai dit. Nous avons négocié avec la France, et lorsque nos négociations eurent abouti, après trois mois de travail acharné, au cours duquel on a posé les briques du mur les unes après les autres avant de les échanger, nous nous sommes tournés vers l'Italie et nous avons dit: "Voulez-vous ces concessions? Nous allons vous les donner; donnez-nous ce que vous voudrez en retour". C'est exactement ce qui s'est produit.

Ceci peut paraître extraordinaire, mais le public de ce pays n'est pas au courant des affaires, des grosses affaires de son pays. Il sait que les marchés entre nations sont faits avec moins de soins que les marchés entre deux individus. Cette convention nous arrive dans les derniers jours de la session, et on l'a conclue purement et simplement avec ces phrases: "nous donnons ce que nous avons de mieux; nous prenons ce que vous avez de mieux. Est-ce que vous n'êtes pas satisfaits? Nous ignorons ce que nous avons reçu en retour". Voici exactement ce que l'on fait aujourd'hui. Nous donnons ce que nous avons de mieux avec un doux sourire et nous acceptons ce qu'ils ont de mieux à nous offrir, et nous découvrirons peut-être que ce qu'ils ont de mieux ne vaut rien du tout. Et on nous dit ensuite: "Il est plus qu'étrange que vous nous questionniez comme cela; c'est une chose bien extraordinaire."

L'honorable M. DANDURAND: Oh, non.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mais je dis qu'il y a quelque chose que personne ne peut nier, c'est que l'état de choses existant est avantageux pour nous, et que si nous voulons le changer, nous devons être extrêmement prudents, et savoir où nous allons très clairement. C'est ce que je veux.

Maintenant, je vais encore poser la question pure et simple à mon honorable ami: qu'avons-nous reçu en échange? Je veux connaître ce point. Quel est le tarif belge dont on nous fera cadeau bon gré, mal gré, avec 300, 400 ou 500 articles? Nous devons le voir, l'examiner, et lorsque nous l'aurons étudié, nous saurons quelle sorte de marché nous avons fait. Tant que nous n'aurons pas fait cela, nous ne pouvons juger du marché.

L'honorable M. DANDURAND: Je pensais avoir répondu à mon honorable ami. Nous concluons un marché avec la Belgique ou nous n'en concluons pas. Si nous n'en concluons pas, nous tombons sous leur tarif général. Si nous en concluons un, les belges en-

lèvent les deux tiers de leur tarif pour nous; nous tombons à un tiers. C'est ce que nous obtenons.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Est-ce que nos succès n'ont pas été remarquables avec le tarif général?

L'honorable M. DANDURAND: Nous ne sommes pas sous le tarif général. J'ai dit que nos produits tombaient sous le tarif intermédiaire depuis un an.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous avons très bien réussi.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, et, en pratique nous ne faisons que consolider cette position, parce que l'arrangement était provisoire jusqu'au jour où nous en viendrions à un accord final.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je ne voudrais pas interrompre encore, mais est-il vrai que le tarif intermédiaire belge nous est appliqué depuis un an?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. BEAUBIEN: Et les produits belges tombaient sous notre tarif intermédiaire depuis un an?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, depuis l'hiver passé.

L'honorable M. BEAUBIEN: En vertu de quoi?

L'honorable M. DANDURAND: En vertu d'un décret ministériel basé sur la loi.

L'honorable M. BEAUBIEN: Ainsi, le gouvernement, depuis un an, et par arrêté-en-conseil, a jeté par terre le premier rang de briques de notre mur de protection?

L'honorable M. DANDURAND: Oh, mon ami ne doit pas oublier que ceci a été fait en vertu d'une loi que ce gouvernement n'a pas adoptée, et qui autorise le Gouverneur-en-conseil à le faire. Et en jetant à bas notre tarif intermédiaire, nous avons obtenu des résultats splendides, dont mon honorable ami est si heureux de se vanter, dans nos ventes à la Belgique.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je ne me vante de rien; c'est plutôt le contraire. Je ne suis pas satisfait que nous ayons changé l'état de choses existant.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable ami n'est pas parfaitement heureux d'observer les progrès que nous avons faits dans le marché belge?

L'honorable M. BEAUBIEN: Non, mon souci est plutôt de ne pas mettre d'ostacles au progrès que de me réjouir de ce qui a été fait.

L'honorable M. DANDURAND: Mais nous améliorons la situation.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mais mon honorable ami veut maintenant rendre ce système permanent.

L'honorable M. DANDURAND: Nous voulons augmenter nos ventes à la Belgique.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mais je veux savoir si, à l'aide de la loi, vous faites profiter la Belgique de notre tarif intermédiaire. Vous ne donnez pas la préférence britannique.

L'honorable M. DANDURAND: C'est pratiquement la préférence britannique.

L'honorable M. BEAUBIEN: Alors vous donnez la meilleure chose après elle, c'est-à-dire le tarif intermédiaire.

L'honorable M. DANDURAND: Le traitement de la nation la plus favorisée.

L'honorable M. BEAUBIEN: Vous leur avez déjà accordé ce traitement par arrêté-en-conseil, pour une année, et c'est ce que vous voulez perpétuer.

L'honorable M. DANDURAND: Par la convention que nous soumettons au Sénat.

L'honorable M. BEAUBIEN: Maintenant, nous commençons à nous comprendre un peu. Que recevons-nous en retour? Pouvons-nous voir le tarif belge qui va s'appliquer au Canada?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, je l'envoie à mon honorable ami tout de suite.

L'honorable M. McCORMICK: Quel effet aura le tarif sur l'industrie du verre à Hamilton?

L'honorable M. DANDURAND: A part la légère réduction dans le tarif, il n'aura absolument aucun effet. L'effet sera presque nul. Cette industrie n'était pas florissante, et était déjà en détresse avant que la Convention belge soit mise en vigueur. Je peux ajouter que durant l'automne de 1914, j'ai reçu une visite de quelques verriers de Liège, en Belgique, qui voulaient fonder une industrie en Canada, parce que leur territoire était envahi par l'Allemagne. Ils étaient tous hommes d'expérience. J'ai étudié leur proposition, et je l'ai soumise à un membre du Sénat qui avait eu dans sa jeunesse plus d'expérience en ce genre d'affaires que moi et la plupart des gens, et qui avait à sa disposition l'argent nécessaire pour mettre ce projet à exécution si le projet avait été avantageux. Après une étude sérieuse et attentive, il m'a répondu que si je voulais garantir que la guerre durerait dix ans encore, il construirait la manufacture, mais qu'il prendrait bien soin d'amortir son capital dans une période de dix années. Il n'a pas créé cette industrie, ni moi non plus, parce qu'il existe en Belgique des conditions plus avantageuses. Je ne veux pas nier l'expérience de ce groupe d'Hamilton dont parle mon honorable ami, mais je communique à mon ami le résultat de mon expérience et de mon étude de la situation depuis 1914.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Honorables messieurs, l'honorable leader, dans une réponse qu'il m'a faite, est remonté aussi loin que le traité de réciprocité de 1854. Je suis plus âgé que lui, mais ma mémoire ne remonte pas aussi loin.

L'honorable M. DANDURAND: Non. J'ai parlé des hommes de 65 et 66.

L'honorable sir EDWARD KEMP: J'ai parlé de l'effet du tarif de 1878 et aussi de ce qu'était l'offre de réciprocité faite aux Etats-Unis.

L'honorable M. DANDURAND: Dans nos produits naturels.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Et du temps où l'on discutait dans les provinces de l'est, l'union commerciale et des questions de ce genre. Mais ces jours sont passés, et nous avons commencé à gouverner ce pays dans l'intérêt des Canadiens, à construire des chemins de fer de l'est à l'ouest et à développer ce Dominion comme on doit développer un Dominion. Alors mon honorable ami a parlé de ce grand homme d'état que fut sir John A. Macdonald, et de la politique qu'il a adoptée. Je peux lui parler d'un autre homme d'état qu'il respecte au moins autant que sir John A. Macdonald. J'ai entendu sir Wilfrid Laurier dire ces mots:

> J'ai découvert durant la courte époque pendant laquelle j'ai eu le privilège et la bonne fortune d'être placé à la tête des affaires, par la volonté du peuple canadien, que le meilleur moyen et le moyen le plus efficace d'entretenir l'amitié avec nos voisins américains est d'être absolument indépendants d'eux.

Maintenant, je ne veux pas intervenir dans le débat en retraçant la campagne de réciprocité de 1911, parce que nous resterions ici toute cette nuit, et toute la journée de demain.

L'honorable M. DANDURAND: C'est mon honorable ami lui-même qui a parlé du traité de réciprocité.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Si nous nous étions liés avec les Etats-Unis, ils auraient répudié ce traité lorsqu'ils l'auraient cru bon, d'après l'avis dont il était fait mention dans le traité. Mon honorable ami n'est sûrement pas assez crédule pour penser autrement, lorsque nous voyons aujourd'hui qu'un droit de 30 sous par boisseau de blé

n'est pas jugé suffisant, et qu'à la suite de l'agitation qui s'est faite dans les états du Nord, on a ajouté 12 sous à ce montant, et que nous avons maintenant un droit de 42 sous par boisseau. Après une agitation de cette sorte, je suis sûr que le gouvernement américain aurait abrogé le traité de réciprocité conclu avec nous, sous la pression des habitants de l'ouest, et lorsque ceux-ci l'auraient voulu, car leur influence est considérable.

Naturellement, il y a encore deux écoles dans ce pays. Une école qui dira: "Nous avons sonné et nous sonnerons le glas de la protection". Mon honorable ami interprète ce mot d'ordre comme signifiant qu'il y aura toujours une protection incidente dans un tarif sur le revenu; que vous pouvez obtenir plus de revenus dans ce pays en vous défaisant de la protection qu'avec la protection, parce qu'alors, il entrera plus de marchandises en ce pays. Alors cette école dit: "Nous aurons un tarif pour le revenu, et il y aura une protection incidente". L'autre école dit: "Nous aurons un tarif protecteur afin de protéger les ouvriers canadiens et de rendre plus facile la concurrence avec les autres nations du monde, et ce sera un tarif protecteur qui produira incidemment du revenu". Voilà ces deux écoles et mon honorable ami appartient à la première.

L'honorable M. BEAUBIEN: Avant de reprendre mon siège, je dois dire que mon honorable ami m'a passé le tarif belge qui contient 218 pages avec 30 articles par page. Comment s'attend-il à me voir discuter ce tarif d'une manière intelligente?

L'honorable M. DANDURAND: Je suggère à mon honorable ami d'accepter ce document comme un cadeau, si le ministère des Finances veut s'en départir, de sorte qu'il pourra l'étudier à loisir; et s'il croit que cet arrangement que nous mettrons en vigueur est au désavantage du Canada, et s'il peut démontrer cela au Sénat, alors nous donnerons un avis d'un an et nous dénoncerons le traité. Mais j'espère que nous n'en viendrons pas à cette extrémité, et que la convention donnera des résultats satisfaisants en augmentant la production dans nos centres industriels et nos fermes.

Naturellement, une entente commerciale avec un pays est toujours un peu une expérience. C'est par sa mise en vigueur que nous pouvons connaître exactement sa valeur. Nous pouvons prophétiser; nous pouvons étudier les achats, les ventes et le mouvement du commerce et conclure que le commerce étant aujourd'hui d'un tel volume, il augmentera en proportion des nouvelles facilités que les deux pays lui offrent. Je n'ai pas besoin d'insister sur ce point. Nous tentons un effort pour agrandir notre marché en Belgique. C'est ce que nous avons fait durant ces derniers mois, et je crois que le marché vaut la peine d'être essayé.

Mon honorable ami a dit: "D'un côté vous avez travaillé ardemment à faire un bon marché avec la France, mais d'un autre côté vous vous êtes tournés vers l'Italie et lui avez demandé de conclure avec nous un contrat similaire, vous lui avez demandé de se présenter sur notre marché dans les mêmes conditions que nous avions accordées à la France, et vous lui avez signifié que nous accepterions leur meilleure offre quelle qu'elle soit. Mais mon honorable ami oublie qu'en travaillant pour la France, nous travaillions pour l'Italie, que nous augmentions les chances de l'Italie et lui offrions le traitement de la nation la plus favorisée que nous accordions à la France. Dans le même temps, il y avait d'autres pays qui considéraient la chose du même point de vue, qui travaillaient sérieusement et intimement avec l'Italie pour en obtenir des arrangements réciproques et obtenir des avantages sur le marché italien. Tous ces pays travaillant avec l'Italie dans le but d'obtenir l'entrée de ses marchés en échange de faveurs qu'ils accordaient, se trouvaient à nous aider. Lorsque nous avons obtenu le traitement de la nation la plus favorisée, nous avons obtenu quelque chose de mieux que ce qu'ont obtenu toutes les nations qui ont négocié avec l'Italie.

De même, nous disons à la Belgique: "Venez au Canada et vous recevrez le meilleur traitement que nous accordons à toute nation du monde". Plusieurs pays ont négocié avec la Belgique durant ces dernières années et ont obtenu d'elles de grandes concessions. Nous voulons obtenir aussi l'avantage de ces concessions. Il me semble que lorsque nous allons au devant de la Belgique, nous lui disons: "Vous avez éprouvé la valeur de notre marché; vous nous avez vendu pour $5,000,000 de marchandises; nous voulons augmenter nos ventes; donnez-nous le traitement de la nation la plus favorisée, et nous agirons de même pour vous".

Nous avons vendu à la Belgique, l'an passé, pour $17,000,000 de produits, nombreux et divers. Je sais que tous les députés de la Colombie-Anglaise furent enthousiasmés des avantages que nous avons obtenus pour leur saumon en conserve.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quand, où et par qui cet arrangement fut-il négocié?

L'honorable M. DANDURAND: Les négociations furent conduites dans la ville d'Otta-

wa par un délégué spécial de la Belgique. Nous avons l'habitude de négocier dans les capitales étrangères, mais ce cas fut exceptionnel, et nous avons négocié chez nous. Le traité fut signé à Ottawa par les représentants dûment autorisés de Sa Majesté, MM. Robb et Béland. Le représentant du roi des Belges était Monsieur de Selys-Fanson.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'avait-on discuté en Belgique à l'époque du traité français?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, on l'avait discuté. Il y eut des discussions préliminaires à Paris, Bruxelles et Londres.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quel est le traité provisoire auquel vous faites allusion, et qui a été mis en vigueur par arrêté en conseil? Quel fut son origine? Est-ce que l'on menaçait notre commerce avec la Belgique? Pourquoi notre gouvernement a-t-il considéré comme nécessaire de négocier un traité avec la Belgique, lorsque le volume de notre commerce avec ce pays était beaucoup plus considérable que le volume du commerce de la Belgique avec nous, dans une proportion de quatre à un, je pense.

L'honorable M. DANDURAND: Ce traité fut le résultat de négociations.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais est-ce que nous étions menacés d'une diminution de notre commerce?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quelle est l'origine de cette situation?

L'honorable M. DANDURAND: Le désir de la part de la Belgique d'améliorer sa situation, ou bien de changer la balance du commerce qui nous était favorable.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais la balance n'était pas contre nous.

L'honorable M. DANDURAND: Non, mais je donne un exemple. Si la balance du commerce est contre nous, il va sans dire que nous tenterons de négocier. Et si la balance du commerce est trop en notre faveur, il est évident que l'autre peuple va tenter d'améliorer sa situation.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais ce que je veux savoir est l'origine des négociations. Est-ce la Belgique qui a fait les propositions?

L'honorable M. DANDURAND: On me dit que les pourparlers ont commencé à Paris, pendant que nos représentants étaient là. Les Belges vinrent pour discuter la situation, et invitèrent les représentants du Canada à se rendre à Bruxelles lorsqu'ils auraient terminé leurs négociations à Paris. Nos représentants se rendirent à Bruxelles, et je ne suis pas certain si l'on continua les négociations à Londres. Ce fut à cette époque que s'établirent les premières relations entre les deux gouvernements.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je me lève pour dire mes derniers mots. Mon honorable ami a été assez bon pour me confier, à la dernière minute, le tarif de la Belgique qui ne contient pas moins de 218 pages avec des appendices, et il me dit: "Nous allons adopter ce traité..."

L'honorable M. DANDURAND: Avec votre consentement.

L'honorable M. MURPHY: Il n'est pas encore adopté.

L'honorable M. BEAUBIEN: "...et lorsque le Parlement sera en vacances, vous pourrez l'étudier, et si vous n'êtes pas satisfaits, si vous pouvez démontrer à la prochaine session que nous avons commis une erreur, nous donnerons un avis, et un an après cet avis, le traité sera abrogé." L'an passé, j'ai approuvé deux traités qui avaient été faits de la même manière. Je l'ai fait de mauvais cœur. Il est possible qu'on nous force à conclure un traité avec la Belgique. Les conditions peuvent être parfaites aujourd'hui, mais elles peuvent ne pas le rester toujours, et nous pouvons être obligés à négocier un nouveau traité. Cependant, pour ma part, je ne voterai pas pour un traité qui nous est présenté à la dernière minute. Les honorables membres de cette Chambre n'ont pas reçu de copies du tarif projeté. J'ai eu le privilège de recevoir une copie, mais le privilège est sans utilité, car je ne puis absorber ce tarif en un moment. Mes honorables collègues qui sont dans cette Chambre n'ont pas eu cet avantage; ils n'ont pu jeter un seul coup d'œil sur le tarif; ils n'ont pu voir un moment seulement les concessions que l'on nous donnerait comme compensation, si le traité est adopté.

C'est une question trop importante pour la décider en toute hâte. Mon honorable ami peut avoir raison et le traité peut être un bon traité. Il peut nous aider à retenir notre balance favorable du commerce pendant quelques années. Mais d'un autre côté, le traité peut être mauvais; nous pouvons perdre des millions et des millions. Allons-nous décider cette affaire en une demi-heure, sans savoir ce que nous recevrons en échange pour le marché canadien? N'oubliez pas, honorables mes-

sieurs que le Canadien achète en moyenne de la Belgique quatre fois plus que l'Américain. Ce n'est pas seulement un marché où se trouvent 9,000,000 de consommateurs que nous offrons à la Belgique; c'est un marché où il y en a 36,000,000 si nous l'évaluons sur cette base. Voilà qui vaut quelque chose. Voilà qui vaut ce que la Belgique peut nous offrir de mieux, et, pour ma part, je veux être certain que nous obtenons les meilleures concessions possible en retour de ce que nous donnons.

L'honorable M. DAVID: Une autre question, s'il vous plaît. Je trouve dans le tarif que mon honorable ami a été assez bon de m'envoyer, un mot "chaussures" avec vingt articles en dessous. Comment puis-je savoir, qui va me dire si oui ou non il y a des réductions sur tous ces articles mentionnés dans ces deux pages?

L'honorable M. DANDURAND: C'est le tarif qui nous sera imposé en Belgique par faveur. Nous obtiendrons une réduction représentant le tiers du tarif maximum. C'est l'avantage que nous obtiendrons en arrivant sur le marché belge.

Mon honorable ami de Montarville (l'honorable M. Beaubien) dit qu'il lui faut étudier tout le volume.

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Si la session devait durer un mois de plus, et si je me donnais la peine de distribuer 96 copies, je me demande combien d'honorables messieurs étudieraient ce tarif belge avant de décider si cette convention est ou n'est pas un bon marché. Je pose la question à mon honorable ami. Mais je peux lui dire...

L'honorable M. BEAUBIEN: Est-ce que je peux répondre? Je sais ce que mon honorable ami devrait faire; il devrait former un comité chargé de l'étudier. En le formant au début de la session, il aurait quatre ou cinq mois devant lui. Le comité serait mandataire du Canada, et je sais que mon honorable ami aurait assez de confiance en lui pour savoir qu'il ferait un rapport assez juste sur ce que nous recevons en retour de ce que nous donnons.

L'honorable M. DANDURAND: Si nous formions un comité spécial, nous pourrions faire entendre nos propres experts. Et nous soumettons ce traité qui est justement un résultat du travail de nos experts du ministère des finances.

L'honorable M. BEAUBIEN: Les experts viendraient devant nous, ils pourraient nous éclairer, mais c'est nous qui déciderions.

L'honorable M. DANDURAND: Je voudrais signaler à mon honorable ami que les importations totales de la Belgique, l'an passé, furent pour le beurre de 8,244 tonnes estimées à 118,000,000 de francs. Les importations de fromage de 14,900 tonnes. On a aussi importé 52,000,000 d'œufs. Les importations totales de blé furent de 897,000 tonnes, ou 33,000,000 de boisseaux.

L'honorable M. MURPHY: Est-ce que tout cela venait du Canada?

L'honorable M. DANDURAND: Non; c'était les importations totales de la Belgique.

L'honorable M. MURPHY: C'était ce que je pensais.

L'honorable M. DANDURAND: Orge, 115,000 tonnes; avoine, 39,600 tonnes.

L'honorable M. MURPHY: Beaucoup d'avoine venait du Canada.

L'honorable M. DANDURAND: Le marché d'automobiles et de bicycles s'agrandit rapidement, et nous y faisons des progrès. J'ai lu la liste de nos exportations à la Belgique. Des représentants des provinces ont étudié la valeur de la convention et les avantages qui en résulteront pour leurs produits, et je n'ai pas entendu un mot de critique, excepté pour l'industrie du verre. Cette nouvelle industrie qu'on a fondée à Hamilton me paraît plutôt chancelante, mais ses affaires étaient mauvaises avant que cet arrangement qui mettra en vigueur le tarif intermédiaire ait été conclu avec la Belgique.

Il me semble que, vu les progrès que nous avons faits dans le marché belge, ce serait une chose très sérieuse pour nous que de refuser cette convention, spécialement lorsque le nouveau tarif doit être mis en vigueur au mois d'octobre, et que notre refus nous y placerait dans la colonne "générale" et que nous perdrions d'un coup tous les avantages que nous avons reçus. Même si les honorables messieurs n'ont pas eu le temps d'étudier cette convention en détail, il me semble qu'ils devraient voir qu'il y a beaucoup plus d'avantages et beaucoup moins de risques à accepter le traité et à voir quel sera son effet pendant un an ou deux. Nous pourrons alors considérer les profits à retirer de l'arrangement.

L'honorable JOHN McCORMICK: Honorables messieurs, je ne crois pas qu'une proposition de ce genre doive être adoptée aux dernières heures de la session rapidement et sans mûre considération de notre part, et nous devrions songer à l'expérience acquise, il y a un an environ, quand nous avons adopté un arrangement similaire à celui-ci.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable ami oublie quelles ont été les importations totales du Canada en Belgique, l'an passé. Autrement, il ne dirait pas que cette convention ne nous est pas favorable.

L'honorable M. McCORMICK: Durant l'année passée, on a établi à Hamilton une certaine industrie qui a exigé beaucoup de capital. Lorsque les Belges, qui sont les plus habiles manufacturiers de verre du monde entier, qui envoient leur verre sur les sept océans, se sont aperçus que cette industrie d'Hamilton leur enlevait beaucoup de commandes au Canada, qu'ont-ils fait? Ils ont baissé leurs prix de 40 pour cent jusqu'à la fermeture de l'industrie d'Hamilton, alors le prix a remonté, et maintenant les Canadiens paient pour leur verre le même prix qu'ils payaient auparavant. Les hommes qui travaillaient dans cette industrie d'Hamilton sont maintenant sans emploi, et le capital canadien qu'on y a placé a perdu beaucoup de sa valeur.

C'est malheureux que tant de gens appartiennent à une certaine école de pensée. Il y a quelques-uns de ces gens dans les vieux pays, et nous en avons quelques-uns ici. Je me suis assis dans les tribunes et je les ai entendu parler de certains arrangements fiscaux. Ils parlent de Cobden et de Bright comme s'ils étaient des Evangélistes, répétant les déclarations qu'ils ont faites vers l'année 1840 du dernier siècle, comme si ces déclarations s'appliquaient à tous les temps et à toutes les circonstances. Ces hommes ne sauraient profiter de l'expérience du monde, et leur manière de voir n'a pas été modifiée par le changement des conditions. Et il me fait peine de voir que les membres du gouvernement qui croient à la nécessité de changer de ligne de conduite lorsque changent les conditions, et ils sont nombreux, se laissent influencer par ceux qui manient le gros du bâton et qui dictent la politique du gouvernement au détriment du pays.

Maintenant, je veux dire quelques mots de ces arrangements commerciaux avec la Belgique, la France et l'Italie. Sur les marchés des petites villes des provinces maritimes, nous trouvons des produits qui proviennent des manufactures françaises. Nous trouvons qu'on a fait tort à l'industrie des lainages. Je parle des fabriques canadiennes de tissus. On a réduit leurs affaires de 40 pour cent. On a supplanté leurs produits par des produits importés de Grande-Bretagne à l'aide de cette augmentation de préférence de 10 pour cent accordée l'an passé. Nos produits sont remplacés dans ce pays par des produits britanniques où il entre 75 pour cent de matériel français et de travail français, grâce à la dépréciation de la monnaie française et au fait que les salaires sont beaucoup moins élevés là-bas qu'ici. On ne prend aucune mesure pour tenir ces marchandises hors de notre pays. Elles arrivent ici grâce à la préférence britannique. Est-ce là une juste concurrence? Est-il juste d'exposer à une concurrence de cette sorte les employés de nos manufactures, ou ceux qui ont placé du capital en ce pays? Je dis que des traités de cette sorte devraient être bien examinés au lieu de nous être soumis dans les dernières semaines de la session, surtout lorsque nous sommes témoins des effets d'un traité semblable actuellement en vigueur.

Sur le sujet de l'augmentation de dix pour cent dans la préférence britannique, je veux montrer que de très petites choses produisent souvent un effet très sérieux. L'augmentation de dix pour cent de la préférence britannique dans la dernière partie de l'année 1923, a eu un effet très sérieux, et a travaillé au détriment de toute l'industrie des lainages de ce pays et aussi de notre industrie de la chaussure. Le tarif, tel qu'il existe aujourd'hui sur les articles de laine, n'est pas un tarif du tout. Nous devons nous rappeler aussi, lorsque nous faisons une convention avec la Belgique, que nous faisons affaire avec un peuple qui n'a pas de supérieur au monde dans la fabrication de certains produits. Je suis bien d'avis que nous devons accorder la préférence britannique pour la raison sentimentale que nous appartenons au même empire, et aussi parce que les Anglais sont de grands consommateurs et de grands acheteurs de nos produits. Mais dans quelles conditions s'exerce aujourd'hui la préférence britannique? On enlève un tiers du tarif général de 33⅓ pour cent, et on enlève encore 10 pour cent sur les marchandises qui nous arrivent par les ports canadiens. L'on doit se souvenir que la livre vaut $4.35 au lieu de valoir $4.86. En conséquence, notre tarif d'aujourd'hui sur les produits britanniques est un peu moindre que 50 pour cent de notre tarif général; et nous entretenons ces relations commerciales avec un peuple qui est devenu expert dans la fabrication de certains tissus et de diverses marchandises, car il les a fabriqués pendant des siècles, et qui nous envoie ses produits et les exporte par toutes les mers, à tous les pays du monde.

Dans quelle situation trouvez-vous l'industrie des lainages? J'ai vu, l'autre jour, dans un rapport authentique,—je n'ai pas remarqué les chiffres exacts—, que les produits tricotés entrant en ce pays ont doublé ou triplé dans les 18 derniers mois. Si vous étudiez les conditions du travail, vous trouvez que les ouvriers qui travaillent dans ces manufactu-

res, non seulement les manufactures de produits tricotés, mais aussi dans celles qui fabriquent des tissus, reçoivent un salaire qui est moins que la demie du salaire que reçoivent nos ouvriers. J'aime autant l'Angleterre que qui que ce soit en ce pays, mais je ne l'aime pas assez pour me soumettre à une telle condition de choses, qui est une injustice pour le peuple de ce pays, et à laquelle aucun individu qui aime l'Angleterre ne se soumettra.

Je dois une explication, puisque nous en sommes sur cet aspect de la question. Lorsque nous discutions cette affaire, il y a quelques jours, sur une résolution de l'honorable représentant de Mille Iles (l'honorable M. David) j'ai dit que j'étais prêt à voter pour l'abolition de la préférence britannique maintenant. Elle est en vigueur depuis 1896. Quel en a été le résultat? Notre bétail, pendant tout ce temps, a été exclu du marché britannique bien que les libre-échangistes de la mère patrie, les Cobdenistes, comme ils s'appellent, aient craint d'appeler cela protection. Ce n'est que récemment que nous avons pu obtenir la levée de l'embargo. Le gouvernement Lloyd George a effectué quelques changements durant la guerre. Le gouvernement s'est fait donner les pouvoirs de protéger ce que l'on considère comme les industries principales de la Grande-Bretagne. Les hommes d'affaires de la Grande-Bretagne ne sont pas des esprits étroits. Environ 40 pour cent du peuple anglais ont voté pour la politique de protection de Baldwin durant la dernière élection, et le pouvoir est maintenant entre les mains d'hommes qui ont annoncé leur intention de refuser, le 1er août, les petites concessions qu'on a faites aux colonies. Je dis ceci pour encourager les hommes qui, en Angleterre, sont favorables à l'établissement d'un système de préférence entre les colonies et la mère patrie. Nous devons montrer que nous, en ce pays, ne sommes pas satisfaits des résultats de la préférence britannique. Je suis disposé maintenant, à voter contre, et s'il était possible d'obtenir un résultat, je voudrais qu'on enlève l'augmentation additionnel de 10 pour cent. C'est la dernière paille qui brise le dos du chameau.

On dit que cette convention augmentera notre commerce avec la Belgique. Vous pouvez augmenter les ventes de votre saumon en conserve et autres produits en conserve, par exemple; mais vous devez aussi considérer de quelle manière cette convention et de plus nombreux échanges commerciaux diminueront la protection que mérite l'industrie de ce pays, et quel sera l'effet sur les gens qui travaillent dans cette industrie. J'ai hésité à faire cette déclaration, vu la déclaration du représentant junior d'Ottawa, l'autre soir. Mais nous ne pouvons rien espérer de l'administration actuelle sous ce rapport. Le gouvernement de ce pays est comme un homme qui regarde de chaque côté pour voir les résultats de sa nouvelle politique et qui espère que c'est le glas de la protection. Cette politique doit être favorisée par les hommes qui possèdent le pouvoir. Le gouvernement est responsable de cette déclaration de l'un de ses membres. Et ceci étant, je ne crois pas que nous puissions espérer une amélioration de la situation présente tant que le gouvernement actuel demeurera au pouvoir. Dans le village des provinces maritimes d'où je viens, j'ai vu des tissus provenant de pays étrangers et que l'on n'avait pas l'habitude de voir là. J'ai vu des chaussures venant des Iles Britanniques, chose que je n'avais jamais vue durant toute mon expérience d'homme d'affaires. Nous en avons dans les magasins de ce petit village, et je pense que si cette Chambre peut faire quelque chose pour appeler l'attention du peuple du pays sur la gravité de cette situation, notre temps sera bien employé. Le temps n'est pas opportun de signer une autre convention avec un pays comme la Belgique après l'expérience que nous avons eue dans l'industrie du verre en ce pays, et je crois que nous pourrions facilement la remettre à une autre année.

L'honorable M. DAVID: Je ne crois pas avoir posé ma question correctement au leader de la Chambre. Est-ce que je peux la poser encore? Je voudrais savoir si les droits imposés sur les chaussures et les articles de laines importés de la Belgique ont été diminués?

L'honorable M. ROBERTSON: Pendant que mon honorable ami cherche ce renseignement, puis-je lui demander d'être assez bon d'avertir le bedeau officiel du gouvernement que pendant qu'il se prépare à sonner le glas de la protection au Canada, il se prépare aussi à sonner le glas des espérances de plusieurs milliers d'ouvriers canadiens qui perdent leur emploi chaque jour et dont l'avenir est plus sombre qu'il ne l'a été depuis plusieurs années. Avant de baisser le rideau, il devrait donner plus d'attention à cette affaire qu'il ne l'a fait dans le passé.

En 1919, ceux qui conduisent aujourd'hui les affaires du pays, se sont posés comme des amis de l'ouvrier et des classes pauvres de ce pays et ils ont pris des engagements à leur égard. Maintenant, ils remplissent leurs promesses. Bien que je ne mette pas en question leur sincérité, leurs bonnes intentions, j'attire leur attention sur le fait que les résul-

tats ne sont pas ce qu'ils avaient promis. Durant les derniers 18 mois il y a eu des traités et des révisions de tarif de diverses sortes qui ont eu l'effet de réduire les droits d'importation sur les produits venant de la Grande-Bretagne, de France, de Suisse, d'Italie, de la Belgique, et l'on nous demande présentement d'en conclure un autre avec la Finlande. Le gouvernement réduit aussi beaucoup les droits sur les produits venant du Japon. Toutes ces réductions ont créé une situation qui a obligé, l'an passé, 182,000 ouvriers canadiens à laisser leur terre natale.

J'attire l'attention de mon honorable ami et du gouvernement sur la signification de cette perte pour nous. En 1920, on a fait une enquête soigneuse sur le salaire moyen de l'ouvrier canadien ordinaire travaillant dans toutes les industries, à part celle du transport. Cette enquête a démontré que le salarié ordinaire gagnait, à cette époque, environ $1,117 par année. Sur la base de $1,100 par année, la perte que le Canada a soufferte par le départ de 182,000 ouvriers, est de $200,000,000 par année. Si les honorables messieurs peuvent considérer avec calme, le départ de 500 hommes par jour ouvrable chaque année, et une perte en salaires de $200,000,000 par an, ils comprendront ce que cela veut dire en argent qui circule et qu'on dépense, ils verront peut-être où nous allons, et quel sera le résultat ultime de leur politique.

L'honorable M. DAVID: Est-ce que l'honorable monsieur prétend que le parti conservateur n'a pas réduit le tarif pendant qu'il était au pouvoir?

L'honorable M. DANDURAND: Le cabinet dont il faisait partie lui-même.

L'honorable M. ROBERTSON: J'admets que le gouvernement dont j'ai été membre, durant un court espace de temps, a réduit le tarif, pour des raisons spécifiques, durant la guerre, sur certains articles qui étaient nécessaires pour la production plus intensive et décuplée du temps. Mais la question tarifaire en temps de guerre, la question tarifaire en temps normal, ou dans les conditions anormales qui existent aujourd'hui, sont des choses tout à fait différentes. Notre tarif serait aujourd'hui substantiellement plus élevé, probablement le double de ce qu'il était avant la guerre, si nous voulions placer les industries dans la même situation où elles étaient envers les autres pays et détruire l'effet des monnaies dépréciées. Je soutiens aussi qu'un tarif augmenté de 100 pour 100 ne serait pas plus élevé que celui de cette époque pour la bonne raison que les monnaies sont dépréciées. Il est très difficile d'ajuster ces inégalités dans un court espace de temps. Mais je soutiens que le gouvernement les ajuste du mauvais côté et rend la situation pire au lieu de la rendre meilleure.

On a parlé de l'industrie du verre. Je suis né dans un rayon de 35 milles de la ville de Hamilton, où l'on a construit, il y a quelques années, une fabrique de verre. Le nom de la compagnie était, je pense, la compagnie Libby-Owens. Cette compagnie a employé 700 hommes environ dans sa manufacture. Aujourd'hui, il ne s'y fait aucun travail, et pourquoi? Parce que mon honorable ami et le gouvernement dont il fait partie, par arrêté en conseil—un peu comme ils ont fait il y a un an—a entrepris d'ajuster le tarif de ce pays. Et maintenant il vient à nous dans les derniers jours de la session, et il nous demande de ratifier son action sans nous donner des renseignements suffisants sur les détails et les faits.

L'honorable M. DANDURAND: Je peux dire à mon honorable ami que le changement fait par arrêté en conseil n'a pas altéré le tarif sur le verre commun.

L'honorable M. ROBERTSON: Ceci ne fait que donner plus d'importance à l'argument que je présentais, à savoir que la monnaie dépréciée des autres pays fait tort à l'industrie de notre pays, sans changement tarifaire, et que les baisses de tarif ne font qu'aggraver le mal.

L'honorable M. McCORMICK: Est-ce que le tarif sur le verre n'a pas été réduit de 9 pour 100 par l'application du tarif intermédiaire?

L'honorable M. DANDURAND: D'après les informations que je possède, la réponse est négative. Je vois: Vitre à fenêtre commune et sans couleur, tarif général, 12½ pour 100; tarif intermédiaire, 12½ pour 100.

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je parler d'autres indications de la même nature? Au Canada aujourd'hui nous avons des machines et des outillages divers, d'une valeur de $8,000,000 environ, qui ne fonctionnent pas, parce qu'on a modifié le tarif sur les lainages. Plus de 17,000 ouvriers ont perdu leur emploi, et d'après des déclarations qui ont été faites à cette Chambre durant cette session, plus que 10 pour 100, ou plus de 17,000 ont émigré aux Etats-Unis pour trouver de l'emploi. De plus, fait bien connu de ceux qui ont étudié cette affaire, la plupart de ces 17,000 hommes étaient d'habiles spécialistes en dessin, gagnaient un fort salaire, et n'avaient aucune chance d'obtenir ici de l'emploi dans un avenir prochain, et dans leur profession. C'est ainsi

que nos artisans les plus habiles et les mieux payés quittent notre pays pour s'en aller ailleurs.

On a parlé de la situation alarmante qui existe dans l'industrie de la chaussure. Dans cette industrie, la même situation existe pour les ouvriers, et peut-être sous une forme plus dangereuse. Qu'est-ce que tout cela veut dire? Etudiez les rapports du gouvernement pour les quatre derniers mois, et vous saurez ce que cela veut dire. Lorsque vous constatez que les revenus des droits d'accise et de la taxe des ventes ont diminué de $16,000,000 dans les derniers trois mois, vous connaîtrez quelle stagnation doit exister dans l'industrie. Est-ce que quelqu'un a vu bâtir une nouvelle manufacture cette année? J'ose dire que vous pouvez aujourd'hui aller dans n'importe quelle ville, et que vous ne verrez aucune fabrique en construction.

La situation est sérieuse. Elle est sérieuse pour les milliers d'ouvriers qui ont tenté de s'établir dans une localité pour y vivre, qui ont épargné quelques dollars, et les ont placés dans une maison, et qui se trouvent sans emploi alors que cette maison est au tiers ou au quart payée, parce que la dépression industrielle sévit, parce que l'exode de la population continue et les empêche de trouver quelque chose pour leur propriété qu'ils devront vendre pour un prix moins élevé qu'ils n'ont payé, perdant ainsi tout leur avoir en certains cas, et tout cela parce que le bedeau officiel se prépare à sonner le glas de la protection au Canada.

Je dis à l'honorable leader de cette Chambre, et au gouvernement, que le temps viendra où ils constateront ce que nous qui sommes en relations intimes avec l'ouvrier constatons aujourd'hui. C'est une affaire sérieuse, et je crois qu'il n'est probablement pas désirable, que cette Chambre, sans la plus grande provocation, décline d'accepter et d'endosser un traité que le gouvernement a entrepris de faire. Je ne me propose pas d'aller aussi loin, mais je prie instamment le leader de cette Chambre d'attirer l'attention de ses collègues sur la situation sérieuse qui confronte le Canada aujourd'hui.

Et par-dessus tout cela, rappelez-vous que les revenus de nos compagnies de transport ont diminué d'à peu près $1,500,000, pour la même cause. Cette diminution continuera sans aucun doute. Le problème du Canadien-National deviendra de plus en plus insolvable à moins qu'on ne fasse quelque chose pour augmenter le commerce et la population, au lieu de mettre à la porte nos citoyens canadiens et de dépenser des millions de dollars pour attirer quelques étrangers. L'avenir ne paraît pas brillant, et j'espère qu'avant de sonner la cloche, on méditera profondément sur la sagesse ou le danger de la sonner.

L'honorable M. BEIQUE: Lorsque l'honorable représentant de Mille Iles (l'honorable M. David) a présenté sa résolution, je me suis senti d'accord avec lui, et je me suis informé de l'effet complet de la préférence britannique. Je suis intéressé dans l'industrie canadienne. Depuis quelques années, je suis membre du conseil de plusieurs compagnies importantes, et j'ai toujours soutenu l'idée que ce pays ne pouvait vivre de l'agriculture seule, mais qu'il lui fallait de plus l'industrie. Nous avons un immense territoire rempli de ressources presqu'inépuisables. Ce territoire, de même que les ressources naturelles ne peuvent être développés par l'industrie seulement. Si nous voulons que notre pays devienne prospère nous devons avoir toujours présent à l'esprit le fait qu'un équilibre doit être maintenu entre l'agriculture et l'industrie.

Je suis en faveur d'un tarif, et je suis prêt, comme je l'ai toujours été, à demander un tarif pour bâtir des industries, même s'il ne fallait aucun revenu pour administrer ce pays. Je ne suis pas en faveur d'une haute protection. Je crois que la protection devrait être limitée à ce qui est nécessaire pour la naissance d'une industrie, pourvu que cette industrie soit proprement administrée. Autrement elle serait injuste pour l'individu protégé, parce qu'elle ne serait que temporaire, et elle serait très injuste pour les consommateurs en général, et spécialement pour les cultivateurs.

Je crois que la question du tarif est une question extrêmement compliquée, et pour ma part, je sens que je n'ai ni la compétence ni les renseignements voulus, pour me prononcer sur la question générale du tarif qui demande des connaissances spéciales. Je suis fortement en faveur de la création d'une commission du tarif, composée de peu d'individus, qui se feraient une spécialité de se tenir au courant de tous les détails ayant trait au tarif. J'ai été un avocat de cette idée pendant plusieurs années. Je l'ai demandée à sir Wilfrid Laurier dans un temps aussi reculé que 1906 ou 1907, et à cette époque il semblait favorable au projet, mais le ministre des Finances n'était pas prêt à l'accepter.

Je comprends que le gouvernement du jour a l'intention d'adopter une partie de cette idée. Cependant, le premier ministre qui, je le présume, exprime les vues du gouvernement, n'est pas en faveur d'une Commission, mais préfère que des fonctionnaires du ministère des Finances forment comme un bureau

de conseillers pour aider le ministère. Il me fait peine de voir que le gouvernement ne veut pas aller plus loin.

Je crois que le tarif est un des problèmes les plus importants pour l'avenir de ce pays. Et j'ai toujours cru que l'on faisait trop de politique avec cette question du tarif. L'une des raisons pour lesquelles je favorise une commission, est que je voudrais voir le tarif placé en dehors de la sphère politique autant que possible. Je crois qu'une commission composée de trois membres éminents environ, un d'idées et de tendances conservatrices, un de tendances et d'idées libérales, et d'un troisième d'idées et de tendances progressistes, tous hommes de haute valeur, en viendraient vite à une entente; et s'ils avaient un personnel pour les renseigner complètement sur les détails des tarifs, ils seraient capables d'exercer une grande influence. Naturellement, le gouvernement du jour, soit libéral soit conservateur, devrait diriger leurs actions, mais une commission de cette sorte, ayant l'avantage de posséder tous les renseignements, sérait capable de guider l'opinion publique dans une certaine mesure.

Une commission de cette sorte possèderait les connaissances techniques nécessaires pour prévenir, par un conseil donné à un moment opportun, l'expansion indue d'une industrie quelconque, et préviendrait ainsi une crise industrielle. Elle pourrait aussi seconder l'établissement des industries, surtout dans l'ouest, où elles sont en demande, de même que dans l'est. La commission pourrait donner de bons conseils à ceux qui veulent établir des industries, et serait d'une grande assistance dans le développement du pays.

J'ai parlé de l'ouest. Si nous voulons avoir l'unité dans notre pays, nous devons faire comme nos amis d'outre-frontière ont fait, il y a 40 ou 50 ans. Je me rappelle très bien le temps où nous étions convaincus que la république américaine se diviserait en trois parties parce que les intérêts étaient trop divers. Nous pensions qu'il y aurait une république du Nord, une république du Sud, et une république de l'Ouest. Je croyais fermement à cette idée, mais j'ai vu qu'on a graduellement établi des industries dans l'ouest, et plus récemment dans le sud, et, dans une telle mesure, que tous les intérêts sont aujourd'hui parfaitement d'accord. Et nous n'entendons plus parler d'aucun conflit d'intérêts aux Etats-Unis.

Notre ambition, nos efforts et notre but devraient nous porter dans la même direction. L'ouest canadien est exclusivement agricole, mais il ne peut pas rester ainsi, car, avec le temps, on aura plus ou moins occupé toutes les fermes; et dans tous les cas, l'ouest ne peut vivre cinq ou six mois de l'année sur l'agriculture seulement. Il doit y avoir des industries dans l'ouest, peut-être pas autant que dans l'est, mais il doit s'y produire un développement industriel pour harmoniser ses idées avec les nôtres.

L'honorable M. DAVID: Ils seront alors en faveur de la protection.

L'honorable M. BEIQUE: Il est naturel pour chaque homme de s'occuper de ses intérêts. Si nous étions à la place des gens de l'ouest, nous penserions probablement ce qu'ils pensent aujourd'hui. L'Ouest est composé d'hommes pleins d'énergie qui sont allés là dans leur première jeunesse, déterminés à faire leur fortune, et je ne suis pas surpris de leur état d'esprit. Ils sont intéressés dans l'agriculture seulement, et ils s'opposent à toute contribution qu'ils doivent payer directement ou indirectement...

L'honorable M. DANDURAND: A d'autres industries.

L'honorable M. BEIQUE: A d'autres industries. Nous devons donc faire ce que d'autres pays ont fait. Dans les pays européens, il y a des industries de toutes sortes. En Allemagne, on a établi les industries familiales. En Finlande aujourd'hui, il y a des industries domestiques qui sont très prospères. Il y a toutes sortes de moyens de lancer des industries. Une commission telle que je la comprends pourrait aider beaucoup dans le sens que j'ai dit.

Lorsque j'ai vu la résolution de mon honorable ami de Mille Iles (l'honorable M. David), j'ai pensé à me renseigner plus complètement sur les effets de la préférence britannique, et j'ai fait cette demande, au Sénat, le 19 juin:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état faisant connaître:

La quantité et la valeur des articles ci-dessous importés du Royaume-Uni et des Etats-Unis d'Amérique séparément, dans chacun des exercices 1920-21, 1922-23, et dans chacun des quatre premiers mois de 1924, comparativement avec les mêmes mois de 1923:

(a) Chaussures en concurrence avec les articles similaires fabriqués au Canada.

(b) Articles de coton en concurrence avec les articles similaires fabriqués au Canada.

(c) Article de laine en concurrence avec les articles similaires fabriqués au Canada.

Faisant aussi connaître le droit additionnel dont aurait été frappée, dans chaque exercice, chaque classe de ces articles, sans le tarif de préférence, ou si cette préférence n'avait pas été relevée.

J'ai pensé pouvoir limiter l'enquête à ces trois sortes de produits, et je suis spécialement

intéressé dans une de ces classes, les produits de coton. Le rapport qu'on a présenté m'a quelque peu surpris, et je suis certain qu'il aura le même effet sur la plupart des honorables messieurs de cette Chambre. Voici les chiffres:

EXPOSÉ des importations venant du Royaume-Uni et des Etats-Unis, en chaussures, produits de coton et de laine, qui sont entrés au Canada durant les années fiscales se terminant les 1er de mars 1921-22-23-24, avec un exposé de la somme additionnelle de droits qu'il y aurait eu à payer s'il n'y avait pas eu de préférence britannique:

Articles	Année fiscale	Grande-Bretagne		Etats-Unis
		Valeur	Droit additionnel	Valeur
		$	$	$
Chaussures, caoutchouc	1921	29,356	2,931	239,688
	1922	1,442	139	96,640
	1923	1,295	129	90,067
	1924	45,295	4,529	154,818
Chaussures, cuir	1921	360,584	34,060	1,826,221
	1922	338,628	32,319	985,775
	1923	414,564	49,629	797,444
	1924	712,863	98,864	789,942
Chaussures, autres	1921	204,406	20,412	285,877
	1922	46,035	4,476	171,632
	1923	69,297	8,452	322,927
	1924	140,072	19,683	264,449
Tissus de coton	1921	37,313,925	2,640,687	29,088,511
	1922	14,100,681	1,035,239	18,786,425
	1923	17,874,992	1,533,182	19,391,830
	1924	19,171,138	2,023,173	15,838,965
Tissus de laine	1921	52,772,786	3,226,401	12,091,319
	1922	27,232,945	1,545,988	5,383,242
	1923	37,762,683	2,632,867	4,038,172
	1924	37,745,096	2,213,022	4,514,716

L'honorable M. BEAUBIEN: Est-ce que je peux demander à l'honorable monsieur ce qu'il veut prouver afin que nous puissions le suivre plus facilement?

L'honorable M. BEIQUE: Ces chiffres prouvent que la préférence n'a pas eu l'effet qu'on croyait.

L'honorable M. BEAUBIEN: Comment?

L'honorable M. BEIQUE: Ceci sera plus clair lorsque j'aurai cité les chiffres pour les quatre mois de 1924 mis en comparaison avec les quatre mois correspondants de 1923.

L'honorable M. BEAUBIEN: Vous avez cité le montant total des importations en laine du Royaume-Uni?

L'honorable M. BEIQUE: Oui, et elles n'augmentent pas. J'ai été surpris de voir que les montants des droits additionnels qui auraient été payés sur ces articles n'étaient pas plus considérables.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami a cité une infinité de chiffres et à la fin il n'aura aucune preuve.

L'honorable M. BEIQUE: Peut-être ne prouveront-ils rien pour l'honorable monsieur, mais ils peuvent prouver quelque chose pour les autres honorables sénateurs. Pour moi, ils prouvent quelque chose; ils prouvent plus que les chiffres que l'honorable monsieur a placés devant cette Chambre. Ses chiffres m'avaient intéressé, comme ses observations m'intéressent toujours. J'aime à écouter mon honorable ami. Je partageais l'idée qu'il exposait au Sénat. Il présentait sa cause avec force. Cependant, j'ai ma manière de trouver des renseignements et de former mon jugement. Je regrette que l'honorable monsieur trouve que ces chiffres ne prouvent rien. Je suis d'un avis contraire. L'honorable monsieur a montré que la préférence britannique était désastreuse pour nos industries. Ces chiffres, comme je le prétends, prouvent le contraire.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami est dans le tort.

L'honorable M. BEIQUE: Ils démontrent que les importations de la Grande-Bretagne

n'ont pas augmenté autant qu'on a voulu nous le faire croire.

L'honorable M. BEAUBIEN: Une seconde, s'il vous plaît. J'ai cité les chiffres de 1923 et de 1924 pour montrer que toutes les importations préférentielles viennent de la Grande-Bretagne.

L'honorable M. BEIQUE: D'après les renseignements que j'ai ici, beaucoup plus de produits viennent des Etats-Unis. Dix fois plus.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mais elles ne profitent pas d'une préférence en ce cas-là. Si mon honorable ami veut me permettre...

L'honorable M. DANDURAND: Je suggère qu'il serait beaucoup préférable de donner ces chiffres au Hansard d'une manière compacte afin qu'ils soient imprimés de cette manière, que de les semer là et là dans le débat.

L'honorable M. BEIQUE: Les chiffres que j'ai prouvent que dans plusieurs circonstances il y a une diminution considérable sur les années précédentes. J'ai voulu me rendre compte de l'effet de l'augmentation de la préférence britannique en 1923, et à cet effet, j'ai demandé un rapport des statistiques pour les quatre mois de janvier, février, mars et avril 1923, mis en comparaison avec les mêmes mois de l'année 1924. Voici l'exposé que j'ai reçu:

"Exposé des importations de chaussures, d'articles de coton et de laine entrés au Canada pour la consommation durant les quatre premiers mois de 1923 et 1924 et venant du Royaume-Uni et des Etats-Unis.

EXPOSÉ des importations de chaussures, d'articles de coton et de laine, entrés au Canada pour la consommation durant les quatre premiers mois de 1923 et de 1924 et venant du Royaume-Uni et des Etats-Unis.

Articles	Mois	Royaume-Uni		Etats-Unis	
		1923	1924	1923	1924
		$	$	$	$
Chaussures de caoutchouc	Janvier	206	4,861	4,544	15,184
	Février	.....	1,983	5,288	5,650
	Mars	598	2,367	11,725	12,487
	Avril	.....	661	8,372	8,222
Chaussures de cuir	Janvier	17,354	44,942	52,218	47,324
	Février	31,160	62,555	66,442	45,997
	Mars	71,432	120,840	109,955	89,254
	Avril	38,634	59,324	70,732	65,215
Chaussures, autres	Janvier	2,982	5,358	6,671	14,750
	Février	2,335	1,585	33,278	12,951
	Mars	1,548	5,706	34,388	33,152
	Avril	2,761	1,095	46,032	17,093
Tissus de coton	Janvier	1,878,819	1,928,018	1,682,989	1,408,269
	Février	2,014,701	1,731,385	1,756,649	1,330,288
	Mars	2,346,493	2,150,492	2,261,900	1,765,242
	Avril	1,703,118	1,410,073	1,539,934	1,081,486
Tissus de laine	Janvier	3,342,365	3,333,039	302,763	285,370
	Février	3,744,336	3,158,131	347,341	401,392
	Mars	4,723,675	3,675,012	426,669	450,393
	Avril	3,122,464	2,422,448	331,414	300,641

L'honorable M. ROBERTSON: A quelle cause mon honorable ami attribue-t-il cette diminution?

L'honorable M. BEIQUE: Je ne sais à quoi il faut l'attribuer, mais l'effet de la préférence n'a pas été ce qu'on a prétendu.

J'avais l'intention de proposer l'ajournement du débat sur la motion de l'honorable représentant de Mille-Isle, parce que je désirais faire quelques-unes des remarques que je fais maintenant. Je veux appuyer la motion pour des raisons que je dirai lorsque je parlerai plus longuement sur le sujet, je crois que la préférence britannique a eu son utilité, et que nous devrions la réviser. Je ne crois pas que nous devrions la faire disparaître entièrement. A mon avis, ce ne serait pas dans les intérêts du pays. Je crois aussi dans une préférence raisonnable, non seulement pour la Grande-Bretagne, mais encore pour les autres Dominions. Nous ne devons pas nous laisser emporter par l'idée que tous nos troubles sont dus à la préférence britannique.

L'honorable sénateur de Welland (l'honorable M. Robertson) a parlé des Etats-Unis.

Les Etats-Unis sont, dans le monde, le pays qui jouit d'une plus haute protection.

L'honorable M. BEAUBIEN: Et c'est le pays le plus prospère.

L'honorable M. ROBERTSON: Le pays avec qui nous faisons le plus de commerce.

L'honorable M. BEAUBIEN: Le pays le plus prospère du monde.

L'honorable M. DANDURAND: Pas maintenant.

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui, même maintenant.

L'honorable M. BEIQUE: Les principales industries des Etats-Unis ont diminué leur production de 50 à 60 pour cent durant les derniers mois.

L'honorable M. BEAUBIEN: Et les nôtres?

L'honorable M. DANDURAND: Les Etats-Unis sont un pays protectionniste.

L'honorable M. BEAUBIEN: Nos industries sont en plus mauvaise posture.

L'honorable M. BEIQUE: Il me fait peine de constater que nos industries ne soient pas plus prospères qu'elles ne le sont. Mon désir est de voir augmenter la prospérité. Mais je réponds à un argument. Je discute la question de bonne foi. J'exprime ma propre opinion. Depuis plusieurs années j'ai été intéressé dans les industries canadiennes et américaines, et j'ai suivi leurs progrès. Par exemple, l'industrie textile des Etats-Unis a été encore plus sérieusement affectée que celle de ce pays durant les deux ou trois dernières années. Il y a des raisons pour cela. Nous voulons juger les conditions présentes, mais nous ne prenons pas en ligne de compte, j'en ai peur, les causes premières. Nous ne devons pas oublier qu'il y a eu une guerre. Après la guerre, il y avait des accumulations de produits de toutes sortes qu'il a fallu liquider.

L'honorable M. DAVID: Aux Etats-Unis aussi?

L'honorable M. BEIQUE: Oui, aux Etats-Unis, en Angleterre, ici, et dans tout pays, des produits de toutes sortes qu'on avait accumulés d'une manière extravagante. Nous devons nous rappeler qu'on a trop agrandi presque toutes les industries. Et maintenant, nous avons à subir la réaction de cet état de choses. Je connais un certain nombre de manufactures de chaussures, à Montréal, qui auraient dû se limiter à une production d'environ $500,000 par année, et qui ont doublé ou triplé cette production. Elles souffrent maintenant d'avoir trop développé leur industrie, parce qu'après la guerre le pouvoir d'achat a diminué. Il faudra quelques années avant de revenir aux conditions normales.

Mon honorable ami de Welland (l'honorable M. Robertson) a dit que nos gens nous quittaient pour s'en aller aux Etats-Unis et que nous avions en ce pays beaucoup de chômeurs. Je crois qu'on a exagéré le nombre et qu'on a mal exposé la situation. Nos gens nous ont abandonnés principalement, je crois, parce qu'on construisait beaucoup dans la République américaine. Je sais qu'il y a un an, alors que les maçons gagnaient $7, $8 et $10 ici en Canada, on leur offrait $15 et $20 à New-York et dans d'autres villes situées de l'autre côté de la frontière. Les briquetiers, les plâtriers, les menuisiers, et autres artisans reçurent aussi l'offre de hauts salaires, et on les induisit à nous abandonner. Maintenant, ils reviennent parce que la construction dans les Etats-Unis diminue. Je crois que nous devons nous souvenir de ces faits lorsque nous voulons porter un jugement sur la situation. Nous ne devons pas nous laisser emporter parce que nous souffrons un peu. Nous devons faire tout ce qui est possible pour augmenter la production en ce pays, mais nous devons procéder sagement.

Je ne suis pas en faveur d'un tarif extravagant. Je ne crois pas qu'il pourrait durer. Les excès de toutes sortes ne sont pas de bonne politique. Nous devons accorder au producteur assez de protection pour lui permettre de réaliser un profit raisonnable, mais nous ne devons pas lui accorder une protection qui pèserait trop lourdement sur les autres classes. Ces autres classes seraient mécontentes, elles ne l'endureraient pas; et le manufacturier lui-même trouverait qu'elle n'est pas à son avantage, parce que le tarif ne serait pas assez permanent.

Je demande pardon d'avoir parlé aussi longtemps, mais peut-être ai-je suivi, dans une certaine mesure le sentier tracé par les orateurs qui m'ont précédé? Maintenant, je reviens à la question qui est devant nous. Je regrette que nous n'ayons pas plus de renseignements sur le sujet, et pour que nous ayons la chance d'obtenir plus de renseignements, je suggère de remettre la considération de ce bill jusqu'à demain. Voici comment je vois la situation. On nous dit, et je le crois, que nos relations commerciales avec la Belgique ont été heureuses, que pendant un certain nombre d'années, la balance du commerce nous a grandement été favorable. On nous dit que la Belgique a décidé d'adopter un nouveau tarif, et que, pendant que le ministre des

Finances était à Paris ou en Angleterre, l'an passé, le peuple belge en a eu connaissance et a saisi l'occasion pour lui envoyer un délégué afin d'entamer des négociations.

L'honorable M. ROBERTSON: Est-ce que mon honorable ami pourrait me pardonner une question? Est-ce que le nouveau tarif belge est plus élevé que son prédécesseur? Peut-il me dire cela?

L'honorable M. BEIQUE: Que le gouvernement réponde.

L'honorable M. DANDURAND: Dans certains cas, il est plus élevé que celui qu'on veut remplacer.

L'honorable M. ROBERTSON: En ce cas, il est raisonnable d'assumer que la préférence que nous recevons sous l'empire du nouveau tarif belge nous donnera probablement les mêmes droits dont nous jouissions auparavant. Voici le point auquel je pensais. Que l'honorable monsieur me pardonne mon interruption.

L'honorable M. DANDURAND: Nous obtiendrons une préférence plus grande maintenant.

L'honorable M. BEIQUE: Les autorités belges ont naturellement ouvert les négociations avec le gouvernement canadien, et après un débat sur la question on a décidé de conclure un traité.

L'honorable M. DANDURAND: Un arrangement provisoire.

L'honorable M. BEIQUE: Un arrangement provisoire avec l'idée d'en arriver à un traité. Autant que nous pouvons le savoir, cet arrangement a produit de bons résultats. Je suis plutôt porté à avoir confiance dans le ministères des Finances. Je ne veux pas croire que ce ministère s'est aventuré à l'aveugle en cette affaire. Je suis disposé à avoir confiance en lui, et après avoir obtenu les renseignements nécessaires, à adopter la mesure. Je crois que ce serait une faute de rejeter le traité, et en voici la raison. Les relations commerciales sont difficiles à établir. On les a établies. Si ce traité n'est pas ratifié, la Belgique chercherait ailleurs les produits dont elle a besoin, et nous pourrions trouver dans un an ou deux que d'autres gens ont pris notre place, et que nos relations n'existent plus. Je crois que ce serait malheureux pour nous que de nous exposer à cette possibilité.

L'honorable M. CASGRAIN: Honorables messieurs, l'ex-ministre du Travail a peint un portrait si sombre de ce pays que j'ai presque pensé qu'il allait pleurer. C'était quelque chose de terrible: tout le monde quittait notre pays; 500 par jour; aucune nouvelle fabrique n'était érigée en ce pays. Je crois que mon honorable ami serait une des personnes les plus capables à sortir notre pays de ses difficultés. Si les salaires n'étaient pas aussi élevés en ce pays, nous pourrions concurrencer les manufacturiers des autres pays et tout le monde aurait du travail.

Laissez-moi citer un cas concret. Qu'obtiennent les mineurs de charbon en Angleterre? Qu'obtiennent-ils en Canada? La différence des salaires, la préférence mise par là-dessus, et la dépréciation de la monnaie anglaise sont les raisons pour lesquelles nos mineurs n'ont pas de travail, et nos manufacturiers sont obligés de travailler sans profits. L'honorable monsieur sait mieux que moi quels salaires on paie en Angleterre; il connaît ce qu'ils sont; mais je crois que je suis à peu près juste en disant qu'ils sont le double en Angleterre de ce qu'ils sont ici. Miner le charbon est une industrie basique. Comment ce pays peut-il prospérer si les salaires s'élèvent ici au double de ce qu'ils sont ailleurs. L'honorable monsieur, je le sais, est un patriote, et possède beaucoup d'influence. S'il pouvait faire comprendre à l'ouvrier que tant qu'il tiendra les salaires à un niveau aussi élevé qu'aujourd'hui, les industries canadiennes seront incapables de concurrencer les industries du dehors qui paient des salaires inférieurs. . .

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable ami désire-t-il une réponse à ses questions?

L'honorable M. CASGRAIN: J'attendrai pour ma réponse. J'ai entendu les hommes d'affaires de tout le pays dire: "Comment créer une industrie quelconque? Il est impossible pour moi de fabriquer, même pour le marché local seulement, avec des salaires semblables." Il est inutile de nier qu'avec des salaires aussi élevés que ceux que nous avons aujourd'hui, il est impossible de créer de nouvelles industries. Ce fait doit être admis.

Un mot seulement de réponse à mon honorable ami de De Salaberry (l'honorable M. Béique). Il s'est prononcé en faveur d'une belle chose, tenir le tarif en dehors de la politique. Cela serait aussi facile que de tenir nos chemins de fer en dehors de la politique. Nous avons certainement eu assez de cette manière de gouverner par des commissions. Que ferait le gouvernement de ce pays s'il ne faisait pas le tarif? Il pourrait aussi bien abdiquer? Trois grands hommes—un grand libéral, un grand conservateur, un grand progressiste,—formeront une commission. Et pourtant le ministère des Finances est rempli de gens qui n'ont rien fait autre chose qu'étu-

dier les tarifs depuis qu'ils sont entrés dans le ministère. Ces gens connaissent certainement aussi bien que n'importe qui, la manière de faire un tarif. Ce monsieur qui est ici en face de notre leader a passé 47 ans dans le ministère. Dans tous les cas, le gouvernement doit assumer la responsabilité de faire le tarif, et, comme je l'ai dit, nous en avons assez de cette manière de gouverner par commission.

Maintenant, j'attends la réponse de mon honorable ami.

L'honorable M. ROBERTSON: Il est vrai que le salaire moyen d'un mineur au Canada est beaucoup plus élevé que le salaire moyen d'un mineur anglais. Mais il est aussi vrai que le coût de la vie est beaucoup plus éleve au Canada qu'il l'est en Angleterre, et que le mineur anglais travaille continuellement, parce qu'on ne creuse pas les mines en certaines saisons seulement, comme ici. Il est vrai qu'un mineur anglais, considérant le coût de la vie en chaque pays, gagne en moyenne plus qu'un mineur canadien qui ne travaille qu'une partie du temps.

L'honorable M. DANDURAND: "Travaillant une partie du temps". Mon honorable ami a dit qu'il y avait 50 pour cent trop de mineurs dans l'Ouest.

L'honorable M. ROBERTSON: Non, je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. DANDURAND: Et afin qu'ils puissent vivre, nous sommes obligés de leur donner double salaire, parce qu'ils ne peuvent travailler que trois jours par semaine.

L'honorable M. ROBERTSON: La mémoire de mon honorable ami fait défaut. J'ai dit, il y a quelques temps, que si l'on pouvait opérer les mines de l'Ouest pendant toute l'année, au lieu de les opérer pendant cinq mois, la moitié moins de mineurs pourraient faire autant de travail; mais aussi longtemps qu'il faudra des hommes, et il faut des mineurs habiles, ils doivent vivre pendant douze mois, même s'ils ne travaillent que pendant six mois. Voilà la différence entre les mines anglaises et les mines canadiennes.

L'honorable monsieur de Salaberry a été assez bon pour nous donner des renseignements utiles et bons sur le commerce. Je lui ai demandé si le fait d'être incapables d'augmenter nos importations n'était pas dû à l'augmentation de la préférence. Je crois qu'il sera du même avis que moi, lorsque je dis que ce résultat est dû dans une grande mesure à la diminution du pouvoir de production du peuple canadien, et à l'exode de beaucoup de Canadiens qui ne sont plus maintenant des acheteurs.

L'honorable M. McCORMICK: Il semble exister une différence entre l'exposé lu par l'honorable monsieur (l'honorable M. Dandurand) et l'exposé publié dans la *Gazette* de Montréal, le 8 juillet, par Douglas Hallam secrétaire de l'Association des manufacturiers de lainages. Selon l'exposé publié le 8 juillet sur le sujet des importations d'articles anglais de laines tricotés, il a été importé d'Angleterre, pour l'année du calendrier de 1921, des produits pour une somme de $15,976,000, et pour 1923, des produits pour une somme de $22,-183,000. En 1921, nous avons importé pour $2,897,072 d'articles tricotés, et en 1923, pour $5,426,000. Nous avons importé des toiles pour $2,080,000 en 1921, et en 1923, pour $3,750,000.

La différence qui existe entre ces chiffres montre qu'il est désirable d'étudier cette affaire et de trouver si l'exposé de mon honorable ami est correct. Il me semble que la grande augmentation, si cet exposé est correct, ne peut avoir été causée que par l'augmentation de la préférence. Bien que nos importations de chaussures des Etats-Unis n'aient pas augmenté considérablement durant les trois dernières années, il y a eu une grosse augmentation dans les importations des Iles britanniques. Il me semble évident que cette augmentation de la vente de la chaussure anglaise sur le marché canadien est due à l'augmentation de préférence de 10 pour cent.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je voudrais savoir de mon honorable ami quel tarif intermédiaire a été mis en vigueur dans nos relations avec la Belgique durant l'année dernière. Est-ce le même tarif intermédiaire dont nous jouirons en vertu de ce traité?

L'honorable M. DANDURAND: Le renseignement qu'on me donne et que je transmets à mon honorable ami est que les variations porteront sur les avantages que nous avons consentis à la France. Il y a quelques articles, comme mon honorable ami le sait, qui paieront des droits inférieurs au tarif intermédiaire. Ce sera donc le même tarif intermédiaire, selon que je puis voir, que celui qui existe actuellement en Belgique. Un nouveau tarif sera en vigueur en octobre; mais je crois que c'est le tarif général qui sera augmenté, et que le tarif intermédiaire restera à peu près le même.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je comprends que le tarif belge imposé à nos marchandises durant les derniers douze mois, nous sera continué par ce traité. C'est ce que je veux savoir.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. BEAUBIEN: Voilà un renseignement.

Je peux dire que j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les discours qui ont été prononcés par d'honorables messieurs qui siègent de l'autre côté de la Chambre. C'est ce que je fais toujours. J'ai surveillé l'honorable leader de cette Chambre, et l'honorable représentant de Salaberry (l'honorable M. Béique). La question est très simple, mais on n'a fourni aucun renseignement. Nous sommes à la veille de conclure un gros contrat; nous donnerons quelque chose qui vaut des millions; que recevrons-nous en retour? La question est simple. Nous avons discuté pendant une heure et demie les résultats de cette convention. Personne ne connaît mieux le sujet en litige que ces honorables messieurs. Je ne veux pas faire d'observations blessantes, mais je me demande pourquoi on élude le sujet? Pourquoi ne pouvons-nous pas débattre la question qui est devant nous, la seule question, et non la question de préférence? Nous faisons un contrat et nous l'avons devant nous.

L'honorable M. BEIQUE: Si l'honorable monsieur veut me le permettre, je suis d'accord avec lui lorsqu'il veut demander au gouvernement une liste d'articles avec des renseignements sur les résultats passés de l'ancienne convention, et l'effet espéré de la convention présente. L'honorable monsieur pose une question générale. Je crois qu'il faut être spécifique en demandant un renseignement.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je ne blâme pas mon honorable ami de ne pas partager mon opinion,—il peut avoir raison,—mais je le blâme, ainsi que l'honorable leader du gouvernement, pour avoir débattu pendant une heure et demie une question qui n'a absolument rien à faire avec la question présente.

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons répondu à des questions.

L'honorable M. BEAUBIEN: Oh, non, excusez-moi.

L'honorable M. BEIQUE: Je sais que tout ce que j'ai dit ne se rapportait pas toujours au sujet, mais j'ai imité d'autres membres de cette Chambre.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je n'ai entendu aucun sénateur qui siège de l'autre côté discuter le sujet que nous avons devant nous cet après-midi. Le sujet devant nous était ce traité. Il est arrivé devant nous aux derniers moments, dans les derniers jours de la session.

L'honorable M. DANDURAND: Oh, non.

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui. Nous avons encore trois jours et c'est tout; et, ce soir, on nous donne les renseignements sous la forme d'une brochure qui ne contient pas moins de 300 pages, avec 50 articles par page. Très bien. Pour ma part, je ne peux prendre la responsabilité de dire au gouvernement: "Vous ne ferez pas ce contrat avec la Belgique." C'est vous qui avez cette responsabilité, et elle est grave. Mais je dois lui dire que la manière dont il distribue des privilèges à droite et à gauche, des privilèges comme il en concède à la Belgique, qu'il voudrait concéder demain à la Finlande, et qu'il a concédés à la Suisse et à l'Italie, l'année dernière, montre clairement où il va, c'est-à-dire à la diminution du tarif faite d'une manière indirecte.

L'honorable M. DANDURAND: Augmenter nos marchés et augmenter notre production.

L'honorable M. BEAUBIEN: Et augmenter l'émigration de ce pays au taux de 200,000 par année.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'admets pas cela.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mais c'est ainsi. Le rapport du ministre de l'Immigration de Washington démontre que de mars 1923 à mars 1924 nous avons perdu plus de 200,000 de nos citoyens; et, pendant ce temps, d'honorables messieurs se lèvent dans cette Chambre pour signaler des différences qui existent entre les importations de lainages et de chaussures, de la Grande-Bretagne, d'une année à l'autre. Pensent-ils qu'un pays qui perd 200,000 de ses enfants par année possède le même pouvoir d'achat?

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable monsieur ne peut nier que l'an passé, notre production a été beaucoup plus considérable que celle de l'année précédente.

L'honorable M. BEAUBIEN: Les importations ne ruinent pas toujours un pays. Les manufacturiers du Canada doivent produire; s'ils produisent, ils rencontrent la concurrence. Aussitôt que les importations des autres pays réduisent le coût de l'article, ils doivent réduire le prix, et ils ont à réduire le prix jusqu'au jour où ils ferment leurs portes, parce qu'ils ne peuvent s'arrêter de produire; ils ont à se présenter et à vendre, et à vendre moins cher, et à perdre plus d'argent à mesure que le temps passe, jusqu'à ce qu'ils soient obligés de fermer leurs portes. Ce que l'Angleterre a toujours fait avec nous a été de nous donner des prix plus bas que ceux qui auraient permis à nos ouvriers d'obtenir un bon salaire, et au capitaliste d'obtenir un revenu suffisant pour son argent. C'est pourquoi le fabriquant ferme sa manufacture, et l'ouvrier s'en va aux Etats-

Unis. Que le gouvernement en prenne la responsabilité; et j'espère que dans un an il ne sera pas obligé de faire ce qu'il me suggère de faire après avoir étudié le tarif: donner un avis pour dénoncer le traité.

Les articles 2, 3 et 4 sont adoptés.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. Dandurand propose la troisième lecture du bill.

On adopte la motion, et le bill est lu une troisième fois et adopté.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Mercredi, 16 juillet 1924.

Le Sénat se réunit à 3 heures.

Prières et affaires de routine.

SOUS-COMMISSAIRE WROUGHTON, R.C.M.P.

INTERPELLATION

L'honorable M. GRIESBACH demande au Gouvernement:

Comme suite aux questions ci-dessous posées au gouvernement, le 8 du courant:

"Par l'honorable M. Griesbach:—

"8 juillet—Qu'il demandera au gouvernement:

"1. T. A. Wroughton, le sous-commissaire de la royale gendarmerie à cheval du Canada, a-t-il obtenu un congé en vue de sa pension ou retraite?

"2. Si la réponse est affirmative, quand cette pension ou retraite prendra-t-elle effet?"

Et les réponses à ces questions, données le 14 du courant, étant comme suit:

"(1) Oui, de sa pension.

"2. Le 1er novembre 1924."

(1) Le gouvernement a-t-il l'intention de remplir cette vacance et d'accorder de l'avancement à un surintendant de la royale gendarmerie à cheval du Canada, ou

(2) De nommer une personne ne faisant pas actuellement partie de la royale gendarmerie à cheval du Canada?

L'honorable M. DANDURAND: La réponse aux questions nos 1 et 2 est que le gouvernement n'a pas encore étudié la chose.

L'on. M. BEAUBIEN.

DEPENSES DU GOUVERNEMENT POUR L'AGRICULTURE

INTERPELLATION

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. Combien le gouvernement fédéral a-t-il dépensé pour l'agriculture dans chacun des dix derniers exercices?

2. Quel crédit se propose-t-il de voter à cette fin pour l'exercice courant?

3. Quel est le total du capital canadien placé dans les élévateurs à grain exploités par le gouvernement?

4. Quel est le total du capital canadien placé dans les autres élévateurs à grain?

5. Quel est le total des crédits que le gouvernement se propose d'affecter pour l'exercice courant, aux fins mentionnées dans les questions 3 et 4?

L'honorable M. DANDURAND:

Département de l'Agriculture—

1. 1914-15, $3,656,424.23; 1915-16, $3,749,509.17; 1916-17, $4,403,945.34; 1917-18, $4,335,647.78; 1918-19, $4,403,837.11; 1919-20, $5,313,780.35; 1920-21, $6,084,936.01; 1921-22, $6,475,612.66; 1922-23, $6,990,098.48; 1923-24, $7,600,995.56. Y compris le traitement du personnel du bureau des brevets de 1914-15 à 1918-19, qui représente une moyenne d'environ $90,000 par année.

2. $6,699,385.00.

3, 4 et 5. Pas de renseignements.

Département des Chemins de fer et Canaux—

1 et 2. Pas de renseignements.

3. $1,498,778.46 jusqu'au 30 juin 1924.

4. Pas de renseignements.

5. (Au sujet du n° 3) capital, $425,000.

Département de l'Industrie et du Commerce—

1 et 2. Pas de renseignements.

3.

	Frais de première installation au 31 juillet 1924.
Elévateurs à	
Port-Arthur	$ 1,422,245 27
Moose Jaw	1,324,227 25
Saskatoon	1,141,184 14
Calgary	884,456 11

4. Pas de renseignements.

5. Des sommes ont été inscrites dans les crédits du présent exercice financier pour la construction d'élévateurs qui seront exploités par le gouvernement, à savoir: Edmonton, $1,000,000; Halifax, $200,000.

Département de la Marine et des Pêcheries—

1. Pas de renseignements.

2. Pas de renseignements.

3. Capital placé, sous forme de prêts aux commissions de port jusqu'au 30 avril 1924: Commission du port de Vancouver, $2,360,808.99; commissaires du port de Montréal, $7,828,094.46; commissaires du port de Québec, $1,974,299.34.

4. Pas de renseignements.

5. Dépenses projetées, approuvées jusqu'à date: commissaires du port de Vancouver, $965,548.51; commissaires du port de Montréal, $689,802.97; commissaires du port de Québec, $93,911.50.

Note.—Le montant des dépenses faites par les différentes commissions de port pour les élévateurs à grain comprend les jetées qui servent uniquement au chargement du grain, les systèmes de convoyeurs ainsi que les bâtisses mêmes et tout l'outillage; les dépenses générales pour construction d'embarcadères ou de quais ne figurent pas dans ce montant.

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS—CONTRAT POUR RAILS D'ACIER

INTERPELLATION

L'honorable M. TANNER demande au gouvernement:

1. L'administration des chemins de fer nationaux canadiens a-t-elle récemment passé contrat avec la British Empire Steel Corporation pour la livraison de rails d'acier; si la réponse est affirmative, donner les descriptions et quantité, et indiquer l'époque de ces livraisons.

2. A quel prix la British Empire Steel Corporation a-t-elle convenu de livrer les rails?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai reçu une réponse pour l'honorable sénateur. Je vais la lui transmettre mais je ne sais pas si l'on doit la faire figurer dans les Débats. Je doute fort qu'il soit de bonne politique pour les Chemins de fer nationaux canadiens de communiquer au public des informations sur des transactions d'ordre privé.

L'honorable M. REID: Si vous donnez ces renseignements privément, l'honorable sénateur pourra-t-il les rendre publics?

L'honorable M. DANDURAND: Une des questions est: "Quel prix a été payé pour les rails"? On pourrait en poser de semblables pour tous les achats qui ont été faits. Croyez-vous que le chemin de fer Canadien-Pacifique serait disposé à divulguer tous ses prix au public? J'ai jeté un coup d'œil sur le document comme je le remettais et j'ai vu le prix d'un certain article. Je me demande si ce renseignement devrait être communiqué au public.

L'honorable M. TANNER: Il ne s'agit que d'un item.

L'honorable M. DANDURAND: Mais cela constitue un précédent.

L'honorable M. TANNER: Ce document ne m'est d'aucune utilité si je ne puis pas le rendre public. Si je dois conserver ces renseignements pour moi seul, personne n'en profitera. Je voudrais savoir à quoi m'en tenir. Je ne veux nuire en aucune façon à la direction du réseau.

L'honorable M. DANDURAND: Si l'honorable sénateur veut bien me renvoyer le document, j'en remettrai la réponse à plus tard et je consulterai entre temps quelques-unes des autorités.

L'honorable M. TANNER: Je connais maintenant la réponse.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a parfaitement le droit de la connaître.

L'interpellation est maintenue au feuilleton.

DOCKS DE MIDLAND

INTERPELLATION

L'honorable M. BENNETT demande au gouvernement:

1. Quel montant, s'il en est, les chemins de fer nationaux payent-ils annuellement pour l'usage ou l'occupation des docks, l'un connu sous le nom de dock de la compagnie des Grand-Lacs, et l'autre sous le nom de dock de la fonderie, à Midland, pour l'entreposage du charbon?

2. Quel montant annuel, s'il en est, a été payé pour le chargement du charbon dans les wagons ou locomotives de la compagnie des chemins de fer nationaux, à Midland? Le prix du chargement est-il estimé à tant la tonne ou autrement?

3. Quels sont les propriétaires de ces docks, et qui a effectué le chargement de ce charbon?

4. Qui, au nom de la compagnie des chemins de fer nationaux, marque les quantités chargées à Midland?

L'honorable M. DANDURAND:

1. Aucun montant n'est payé actuellement pour l'usage des docks à charbon de Midland. On paye tant la tonne pour la quantité de charbon manutentée et entreposée.

2. A peu près $13,000 par année. Le chargement se fait à tant la tonne.

3. Aucun renseignement au sujet des propriétaires des docks. La Great Lakes Transportation Company, Limitée, charge le charbon dans les wagons.

4. L'agent des chemins de fer nationaux canadiens à Midland, Ontario.

L'honorable M. BENNETT: Je ferai remarquer à l'honorable sénateur qu'il n'a pas répondu à ma question. J'ai été tellement étonné du montant versé chaque année que je n'ai pas tout d'abord remarqué que le prix du chargement n'était pas spécifié. C'est un renseignement que je tiens à avoir.

L'honorable M. DANDURAND: Si l'honorable sénateur n'a qu'une réponse partielle, il peut faire une nouvelle interpellation pour les points qui, d'après lui, ont été omis. Il peut donner avis d'une nouvelle interpellation pour demain.

L'honorable M. BENNETT: J'ai été tellement surpris du montant que vous payez pour les docks que je n'ai pas sur-le-champ remarqué l'omission.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur dit "vous".

L'honorable M. BENNETT: Je veux dire les chemins de fer nationaux.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Comme cela, vous n'avez pas acheté les docks?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai rien à faire avec les docks.

BILL DES DIFFERENDS INDUSTRIELS

CANFERENCE DES DEUX CHAMBRES

L'honorable PRESIDENT donne lecture d'un message de la Chambre des Communes demandant une conférence libre avec le Sénat pour étudier certains amendements que le Sénat a faits au bill n° 7, Loi modifiant la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907, amendements auxquels la Chambre n'acquiesce pas et sur lesquels le Sénat insiste, et tout amendement qu'il sera jugé désirable de faire, lors de cette conférence, audit bill et à ses amendements.

L'honorable M. DANDURAND propose:

Résolu qu'un message soit porté à la Chambre des communes pour informer cette Chambre que le Sénat acquesse à leur demande de former une conférence libre pour considérer le bill (7) intitulé: "Loi modifiant la Loi des enquêtes en matière de différends industriels" et faire les amendements qu'il sera nécessaire et que le Sénat a nommé les honorables messieurs Black, Ross (Middleton) et White (Inkerman) pour agir au nom du Sénat à ladite conférence.

La motion est adoptée.

BILL DES SAUVAGES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill n° 172, Loi modifiant la Loi des sauvages. Il dit: Ce bill contient quelques modifications à la Loi des sauvages. L'une d'elles a pour but de faire tomber les Esquimaux du nord sous le coup de la loi. La loi est aussi modifiée en ce qui concerne la gérance des biens de sauvages déments et quelques changements ont été faits dans la façon de disposer des biens de sauvages décédés. Une autre modification importante à la loi est celle qui a trait à l'annulation des baux pour les limites à bois, les mines, etc. On a trouvé qu'il existe les mêmes difficultés pour la location des terres appartenant à des sauvages et lorsque des terres de sauvages ont été vendues. Dans le cas, comme cela arrive fréquemment, où la vente n'a pas été complétée, on se demande si le département a pris toutes les précautions nécessaires pour valider l'annulation de la vente.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable ministre pourrait-il me dire si le département des Sauvages n'a pas un contrôle absolu sur toutes les terres des sauvages? Si je comprends bien, un sauvage ne peut pas disposer d'une partie de sa terre sans le consentement du département des Sauvages. N'est-ce pas ce que dit la loi, sans cet amendement?

L'honorable M. DANDURAND: Si l'honorable sénateur veut bien attendre que le bill soit étudié en comité, je lui donnerai ce renseignement.

L'honorable M. PLANTA: J'en conclus que l'honorable sénateur se propose de faire étudier ce bill en comité général.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, tout de suite.

L'honorable M. PLANTA: J'ai un amendement à présenter.

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

ÉTUDE EN COMITÉ

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité général sur le bill.

Président, l'honorable M. Blain.

L'honorable M. DANDURAND: Je demande la permission de faire venir M. Williams.

Article 1—Le surintendant général a charge des affaires des Esquimaux:

L'honorable M. DANDURAND: Les Esquimaux ont invariablement été traités par le département des Affaires des sauvages de la même manière que les sauvages aborigènes des régions reculées du Dominion, bien qu'il n'y ait rien dans la loi des sauvages ni dans aucune autre loi qui prescrive cette manière d'agir. Le but de cet amendement est de confier les affaires des Esquimaux à l'administration du département et non de placer les Esquimaux sous la tutelle du pays.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Où le surintendant général des affaires des sauvages prend-il le droit de s'arroger de nouvelles responsabilités de ce genre? Les Esquimaux sont-ils des sauvages?

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Tombent-ils sous le coup de la Loi des sauvages?

L'honorable M. DANDURAND: Pas jusqu'ici, mais il est très facile pour le département des Affaires des sauvages de s'occuper des Esquimaux.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je le comprends parfaitement, mais il me semble qu'au point de vue légal, il devrait y avoir dans la loi un article disant que pour fins administratives, les Esquimaux sont des sauvages.

L'honorable M. DANDURAND: Cela soulèverait peut-être la question de leur status. Le département ne désire nullement les placer en tutelle pas plus que les mettre sur le même pied que les sauvages ou les traiter comme des sauvages.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne dis pas le contraire, mais l'honorable sénateur ne voit pas où je veux en venir. Il est dit que "le surintendant général des affaires des sauvages aura charge des affaires des Esquimaux". S'ils ne sont pas des sauvages d'après les termes de la Loi des sauvages, on peut aussi bien dire que le surintendant général des affaires des sauvages aura charge de la population de la province de Québec. Il faut, il me semble, qu'on nous dise de quelle autorité on les met sous la coupe du surintendant général des affaires des sauvages. Il est nécessaire que la Loi des sauvages contienne une déclaration bien distincte à cet effet.

L'honorable M. DANDURAND: Le département était sous l'impression que cet amendement suffisait:

Le surintendant des affaires des sauvages aura charge des affaires des Esquimaux.

L'honorable M. BARNARD: De quelles sortes d'affaires s'agit-il?

L'honorable M. DANDURAND: Spécialement le maintien de l'ordre, les secours à donner et les écoles.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Supposons qu'ils refusent d'obéir aux autorités et qu'il faille employer la force pour les y contraindre. S'il n'y a aucune déclaration statutaire bien spécifique concernant les pouvoirs du surintendant général à ce sujet et plaçant les Esquimaux sous sa coupe, comment pourrez-vous justifier l'emploi de la force?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai parlé du maintien de l'ordre dans leur territoire mais c'est surtout à la police montée qu'incombait jusqu'ici cette tâche. On désire maintenant, avec cette loi, donner au surintendant général des affaires des sauvages l'autorité suffisante pour venir en aide aux Esquimaux.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'admets que c'est une bonne chose, seulement je ne crois pas que ce bill vous donne l'autorité statutaire nécessaire pour y arriver.

L'honorable M. DANDURAND: Sans donner plus ample autorité au département, nous pourrions adopter cette clause qui, en tous cas, est inoffensive...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Certainement. Je ne m'oppose nullement au principe de cet article.

L'honorable M. DANDURAND: Il restera au département à s'adresser de nouveau au Parlement, à mesure qu'ils se rapprochera des Esquimaux et selon les besoins, pour demander de nouveaux pouvoirs.

L'article 1 est adopté.

Sur l'article 2—Administration des successions des sauvages.

L'honorable M. DANDURAND: Deux mots seulement ont été ajoutés à cet article — les mots "ou dément" et le nouvel article se lit comme suit:

Le surintendant général peut nommer une ou des personnes pour gérer la succession d'un sauvage décédé ou dément, et établir les règlements généraux et donner les ordres dans des cas particuliers, qu'il juge nécessaires pour assurer l'administration satisfaisante de ces successions.

L'article 2 est adopté.

Article 3—Héritage d'un sauvage mort sans postérité:

L'honorable M. DANDURAND: Le mot "sauvage" a été retranché de la quatrième ligne de l'article 28 pour permettre aux plus proches parents qui peuvent n'être pas des sauvages, de prendre part à la succession d'un parent défunt qui peut être un sauvage. Par exemple, une femme sauvage qui épouse un blanc cesse d'être une femme sauvage au sens de la loi des sauvages et, comme cet article est actuellement rédigé, elle n'aurait pas droit au partage dans la succession d'un frère ou d'une sœur sauvage, mort sans laisser d'épouse, de mari ou d'enfants. En vertu de la Loi des sauvages, aussi, une blanche qui épouse un sauvage devient une femme sauvage et, si elle mourrait intestat, ne laissant ni mari ni enfant, ses sœurs qui ne sont pas des femmes sauvages, n'auraient aucune part dans sa succession. Le nouvel article permet au plus proche parent, qu'il soit ou non un sauvage au sens de la présente loi, d'avoir part à la succession d'un sauvage, mais il ne cause d'injustice à personne et n'affecte en rien les droits de la bande dans un bien quelconque. Dans la répartition d'une semblable succession, l'intérêt que le défunt peut

avoir dans les terres d'une réserve doit être vendu à un membre de la bande seulement, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe2 de l'article 25 et les produits en doivent être distribués aux parents les plus proches.

Le nouvel article 28 se lira ainsi:

Dans le cas où un sauvage meurt intestat sans enfants et laissant une veuve de bonnes vie et mœurs, ses biens de toute nature passent à celle-ci; et dans le cas où il ne laisserait pas de pareille veuve, ses biens passent à son plus proche parent; mais Sa Majesté est investie, au profit de la bande qui possède la réserve, de tout intérêt qu'il pourrait avoir eu dans un terrain situé dans cette réserve, si son plus proche parent est plus éloigné en degré que celui de frère ou de sœur.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cet article a ceci de particulier que tout dépend de la moralité de la veuve. Si la veuve n'est pas de bonnes vie et mœurs, la succession échoit au plus proche parent du défunt. Cela me paraît une absurdité. Le fait qu'elle est veuve lui donne droit aux biens du défunt et tout dépend de sa moralité.

L'honorable M. DANDURAND: Cette partie de la loi n'a pas été changée.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si l'honorable sénateur veut bien y jeter un coup d'œil, il verra qu'elle se lit comme suit:

Laissant une veuve de bonnes vie et mœurs, ses biens de toute nature passent à celle-ci.

S'il ne laisse pas de pareille veuve et vous insistez sur le mot "pareille", ce qui prouve qu'elle doit être une veuve de bonnes vie et mœurs—ses biens passent à son plus proche parent.

L'honorable M. POPE: Qui va être chargé de faire les constatations de bonnes vie et mœurs de la veuve? Est-ce le ministre de la Couronne ou qui?

L'honorable M. DANDURAND: Cet inspecteur doit être un vieux routier puisque la loi a été adoptée en 57 et 58 Victoria. Voici comment la loi se lisait depuis lors jusqu'à date:

Dans le cas où un sauvage meurt intestat sans enfants et laissant une veuve de bonnes vie et mœurs, ses biens de toute nature passent, etc.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il s'en suit apparemment que toutes les veuves depuis 57 et 58 Victoria sont de bonnes vie et mœurs; mais nous sommes maintenant en 1924 et il peut y avoir des exceptions.

L'honorable M. DANDURAND: La seule modification faite à cet article semble être l'insertion du mot "pareille".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui et c'est là d'où vient tout le mal.

L'honorable M. DANDURAND: C'est l'ancien ministre à qui incombait l'administration des affaires des sauvages qui a suggéré ce changement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je propose de biffer le mot "pareille".

L'honorable M. DANDURAND: Le mot "pareille" aura pour effet de permettre aux héritiers naturels de bénéficier des biens du défunt si pareil cas se produit, celui d'une veuve qui est déshéritée à cause de sa conduite immorale.

L'honorable M. BRADBURY: Qui en décidera?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le droit aux biens du défunt ne devrait pas être assujetti à une telle condition.

L'honorable M DANDURAND: C'est le surintendant général des affaires des sauvages qui se prononcera là-dessus.

L'honorable M. BRADBURY: Comment pourra-t-il le savoir?

L'honorable M. DANDURAND: Je considère que cet amendement a une certaine valeur.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cet amendement va-t-il produire de l'effet sur la conduite de femmes sauvages?

L'honorable M. DANDURAND: Qu'adviendrait-il alors si le sauvage laissait une veuve de mauvaises vie et mœurs?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Insérez dans la loi une disposition spéciale autorisant un fonctionnaire dûment qualifié à régler les cas de ce genre. Mais dire qu'une veuve doit être déshéritée parce qu'elle n'est pas de bonnes vie et mœurs constitue une atteinte aux principes de la véritable propriété.

L'honorable M. DANDURAND: Cet article modifie la loi de telle façon qu'il permet de faire passer la succession au plus proche parent si le sauvage meurt en laissant une veuve reconnue comme n'étant pas de bonnes vie et mœurs.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Avec la loi telle que modifiée, le plus proche parent ne sera pas long à se rendre compte qu'en dénigrant la veuve, il pourra hériter des biens du défunt. Il n'y a aucun doute là-dessus.

L'honorable M. GRIESBACH: Cette loi, à son origine, était basée sur des coutumes matrimoniales en honneur à cette époque, alors que la polygamie était courante et qu'il

n'y avait pas de cérémonie religieuse; un sauvage prenait tout simplement une femme et l'emmenait. Il serait intéressant de savoir ce qui arriverait dans le cas où un sauvage laisserait deux veuves l'une reconnue comme de bonnes vie et mœurs et l'autre pas.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne me souviens naturellement pas comment les choses se passaient avant l'adoption de la loi originale, mais je pense qu'à l'heure actuelle un sauvage ne peut légalement avoir qu'une seule femme.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La loi de ce temps-là était suffisante. Je propose de rayer le mot "pareille".

L'honorable M. DANDURAND: Cet amendement couvre un cas qui n'était pas prévu dans l'ancienne loi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Mais il détruit, pour ainsi dire, toute la symétrie de la loi. C'est un des pires changements que l'on puisse faire, et il ne pourra prêter qu'à confusion. S'il faut exercer une surveillance sur la conduite des femmes sauvages, que l'on nomme un fonctionnaire pour administrer les successions des femmes de mauvaises vie et mœurs. Il faut que ces femmes vivent; pourquoi les laisserait-on dans le chemin lorsque leur mari meurt, sous prétexte que leur moralité peut être attaquée par quelqu'un qui veut s'emparer de ses biens.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur comprendra que si cet article n'est pas modifié, l'ancien article, qui la déshérite, restera en vigueur.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il ne la déshérite pas.

L'honorable M. DANDURAND: Certainement, voici qu'il dit:

> Dans le cas où un sauvage meurt intestat sans enfants et laissant une veuve de bonnes vie et mœurs, ses biens de toute nature passent à celle-ci; et dans le cas où il ne laisse pas de veuve, ses biens passent au sauvage qui est son plus proche parent; mais Sa Majesté est investie, au profit de la bande qui possède la réserve, de tout intérêt qu'il pourrait avoir eu dans un terrain situé dans cette réserve, si son plus proche parent est plus éloigné en degré que celui de frère ou de sœur.

Cela signifie que s'il laisse une veuve de mauvaises vie et mœurs, celle-ci n'a pas droit à la succession.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pas du tout; l'ancienne loi dit que l'héritage lui échoit si elle est de bonnes vie et mœurs. S'il ne laisse pas de veuve ses biens passent à son plus proche parent.

L'honorable M. DANDURAND: Mais qu'arrive-t-il si les autorités décident qu'elle n'est pas de bonnes vie et mœurs et qu'elle ne peut pas hériter?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Cela n'a pas d'importance; ces mots n'ont aucune signification dans la loi. Il est spécifié que s'il laisse une veuve, celle-ci hérite pratiquement de ses biens et s'il ne laisse pas de veuve, ceux-ci vont à son plus proche parent. Un tribunal déciderait que les qualificatifs n'ont aucune signification.

L'honorable M. DANDURAND: Mais que dit la loi? S'il laisse une veuve de bonnes vie et mœurs, elle hérite. Cela veut dire que si elle n'est pas de bonnes vie et mœurs, elle n'hérite pas.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce n'est pas du tout ce que cela signifie.

L'honorable M. DANDURAND: Le département est pourtant de cette opinion et il existe plusieurs cas de ce genre. Ce bill nous vient des Communes. L'autre Chambre a apparemment pensé que c'était la vraie façon d'interpréter la loi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Toute cette discussion est du temps perdu. Je suggère que l'on insère une clause spéciale pour les cas de ce genre, que si une veuve n'est pas de bonnes vie et mœurs, un fonctionnaire quelconque soit chargé d'administrer sa succession, si elle y a droit. Pourquoi sa conduite l'empêcherait-elle de jouir des biens de son mari? Agir autrement sera mettre la femme dans la rue et donner ses biens au plus proche parent.

L'honorable M. GRIESBACH: La loi a été adoptée à une époque où les sauvages passaient de l'état primitif à celui de tutelle. Si nous voulons que les lois qui les concernent se rapprochent de celles qui régissent les blancs, il est nécessaire de rayer la phrase où il est question de bonnes vie et mœurs ainsi que le mot "pareille" afin que, si un sauvage laisse une veuve, celle-ci puisse hériter de ses biens et que dans le cas contraire, ceux-ci aillent à d'autres. De cette façon la loi marchera de pair avec le soi-disant développement des sauvages.

L'honorable M. DANDURAND: Mais que dirait l'honorable sénateur si le surintendant général des affaires des sauvages ou l'agent qui est sur les lieux découvrait que la femme vit depuis plusieurs années avec un autre sauvage et qu'elle a de lui une autre famille qu'elle élève.

L'honorable M. GRIESBACH: Sous ce rapport, il y a deux sortes de sauvages—celui qui ne laisse rien et celui qui laisse quelque chose. Un sauvage qui a quelque chose à laisser devrait, avant à sa mort, être averti par l'agent d'avoir à faire un testament, mais si nous considérons la question au point de vue de l'évolution du sauvage de l'état de tutelle à la position du blanc, les phases du développement varient selon qu'il s'agit de l'est ou de l'ouest canadiens. Dans l'est du Canada, le sauvage est bien avancé, mais dans d'autres endroits il ne l'est pas autant et dans le fin fond de l'Alberta, il est encore à l'état plutôt primitif. Il me semble que la loi devrait suivre la marche progressive du sauvage vers la civilisation jusqu'au moment où on pourra le soumettre aux mêmes lois que nous.

L'honorable M. DANDURAND: Nous allons suspendre l'étude de cette clause.

L'article 3 reste en suspens.

Article 4—Annulation.

L'honorable M. DANDURAND: Cet amendement a pour but de faire consacrer par la loi une pratique qui a toujours existé relativement aux annulations.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Annulations de quoi?

L'honorable M. DANDURAND: Il s'agit de ventes qui ont été abandonnées ou pour lesquelles les paiements ont été discontinués.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ventes à qui ou par qui?

L'honorable M. DANDURAND: Par des acheteurs de terres.

L'article 4 est adopté.

L'article 5 est adopté.

Article 6—Procédures quand l'épouse est séparée de son mari.

L'honorable M. DANDURAND: On a reçu des demandes d'émancipation de sauvages dont les femmes ont déserté le domicile conjugal ou vivent séparées d'avec leur mari. Comme en pareils cas, il n'existe plus d'intérêt commun entre le mari et la femme, puisqu'ils vivent indépendants l'un de l'autre, on juge que l'avenir de cette femme ne devrait pas dépendre d'un acte que le mari serait disposé à faire en matière d'émancipation.

On a ajouté à l'ancien article la clause conditionnelle suivante:

Toutefois, quand une femme vit séparée d'avec son mari, l'émancipation du mari n'entraîne pas avec elle l'émancipation de son épouse, sauf si elle demande par écrit d'être ainsi émancipée.

Article 7—Emancipation des sauvages, article 122A rétabli.

L'honorable M. DANDURAND: Le département a émancipé des sauvages en vertu des dispositions de l'article cent vingt-deux A, tel qu'édicté par l'article six du chapitre vingt-six du Statut de 1918, à compter de son adoption jusqu'à présent. Il était sous l'impression que cet article était encore en vigueur. On nous dit maintenant que cet article a été rescindé par l'article trois du chapitre cinquante du Statut de 1920. On désire que ledit article cent vingt-deux A soit maintenu, et que tout ce qui a été fait sous son régime soit valable.

L'honorable M. POPE: J'aimerais à savoir dans quelles conditions se fait la cérémonie du mariage. Qui officie à cette cérémonie?

L'honorable M. DANDURAND: Ils se marient presque tous maintenant comme les blancs. Il y a des ministres du culte dans toutes les réserves.

L'honorable M. POPE: Et dans le nord, chez les Esquimaux?

L'honorable M. DANDURAND: Pas dans les régions arctiques. Je suppose qu'on y a conservé les vieilles coutumes.

L'honorable M. POPE: C'est une bonne idée.

L'honorable M. PLANTA: M. le président, je ne sais pas si l'amendement que j'ai à proposer devrait être fait sous forme d'un paragraphe additionnel à l'article 7 ou d'un article distinct. J'aimerais qu'il soit inséré comme paragraphe additionnel. Le voici:

Rien dans cette loi ou dans toute autre loi du Parlement du Canada ne pourra être interprété comme une atteinte aux droits des tribus sauvages de la Colombie-Anglaise ou à la perte de ces droits.

Je me proposais de présenter cet amendement lorsque le bill n° 191 était à l'étude, mais les honorables sénateurs se souviennent que lorsque les règlements furent suspendus le bill a subi les trois stages réglementaires en une seule séance de nuit. Je ne m'étais pas rendu compte à ce moment-là que les règlements avaient été suspendus et je quittai la Chambre avant que le bill ne fût appelé. Je n'ai donc pas pu présenter cet amendement.

Bien que le ministre qui a présenté le bill n° 191 ait assuré les tribus sauvages de la Colombie-Anglaise que ce projet de loi ne porterait nullement atteinte à leurs droits, les sauvages ont peur qu'il ait une portée sur leurs réclamations qui sont actuellement devant le Conseil privé. C'est un amendement qui est bien simple et je demanderais à la Chambre de l'adopter si possible de façon à tranquilliser les sauvages à ce sujet.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur se proposait de faire ajouter cet amendement à la loi que nous avons adoptée relativement à l'accord conclu entre la province d'Ontario et le gouvernement fédéral?

L'honorable M. PLANTA: Exactement.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne vois pas quel rapport il peut y avoir entre un arrangement concernant les terres des sauvages dans l'Ontario et les droits des sauvages dans la Colombie-Anglaise. Maintenant que cette loi a été adoptée, l'honorable sénateur nous soumet ceci comme amendement à la Loi des sauvages, parce qu'il a trait à la loi en général.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Un tel amendement va mettre en doute toute la législation concernant les sauvages qui est actuellement dans les Statuts.

L'honorable M. DANDURAND: Il a une portée tellement grande que j'ai hésité à exprimer une opinion à ce sujet relativement à ce bill. Je comprends que si nous nous occupions des tribus sauvages de la Colombie-Anglaise, un tel amendement aurait un certain rapport avec le bill et je conseille à l'honorable sénateur de le présenter lorsqu'une telle occasion se présentera. J'ignore absolument pour le moment à quoi il a trait. Avons-nous dans le passé légiféré de façon à jeter un doute dans l'esprit des sauvages de la Colombie-Anglaise? Je l'ignore. Je me souviens vaguement d'une certaine législation concernant les tribus sauvages de cette province, mais ma mémoire n'est pas assez bonne pour me rappeler sur-le-champ à quoi elle avait trait.

L'honorable M. PLANTA: C'est une longue histoire et il est trop tard maintenant pour la raconter. Les sauvages ont été avertis que le Bill n° 191 les concernait.

L'honorable M. DANDURAND: Comment un arrangement entre le gouvernement fédéral et la province d'Ontario au sujet des terres des sauvages dans l'Ontario peut-il avoir une répercussion sur le status ou les droits des bandes de sauvages de la Colombie-Anglaise? Voilà ce que je ne puis comprendre.

L'honorable M. POPE: On pourrait l'interpréter comme principe général du gouvernement relativement aux terres. Il pourrait peser fortement sur la décision d'un tribunal devant lequel cette question est pendante comme elle l'est actuellement devant le Conseil privé. On pourrait très bien dire que le principe en litige est la loi de certaines provinces du Canada lorsqu'il s'agit des sauvages et qu'en conséquence elle est reconnue par le Parlement du Canada. Je suggère que l'amendement s'applique seulement à cette loi et pas à d'autres.

L'honorable M. REID: Ne serait-il pas mieux de laisser l'amendement au feuilleton comme avis de motion et dans l'intervalle, l'honorable sénateur pourra voir dans quelle position nous nous trouvons et s'il y a moyen d'insérer l'amendement dans ce bill.

L'honorable M. DANDURAND: Je dois dire que je n'accepte pas l'amendement. Il a un caractère tellement général qu'il peut avoir des conséquences imprévues. De toutes façons, il n'a aucun rapport avec ce bill.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A mon avis, il jetterait un doute sur toute la législation que nous avons adoptée au sujet des sauvages du Canada.

L'honorable G. G. FOSTER: L'honorable leader du gouvernement serait-il satisfait si l'on rayait les mots "ou dans toute autre loi". Cela parerait à l'objection qui a été faite.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pas du tout. L'honorable sénateur ne sait peut-être pas que certaines personnes se plaisent à répandre parmi les sauvages des différentes réserves du Canada des théories pernicieuses. On devrait y mettre fin dès maintenant; de fait on devrait adopter des lois très sévères pour empêcher des agitateurs de prêcher en faveur d'une législation de ce genre.

On a émis l'opinion que les tribus sauvages ont des droits souverains distincts et que toute la législation du Canada à leur sujet est une usurpation de ces droits. Nous légiférons là-dessus depuis que le Dominion existe et admettre un seul instant qu'il existe le moindre doute quant au droit du Canada à légiférer de la sorte tendrait tout simplement à faire entrer dans l'esprit de ces pupilles de la nation les idées les plus pernicieuses.

L'amendement proposé par l'honorable M. Planta est rejeté.

L'article est adopté.

Le comité fait rapport sur l'état de la question.

BILL DES PRODUITS ALIMENTAIRES POUR LES ANIMAUX

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du Bill n° 238, intitulé: Loi modifiant la Loi des produits alimentaires pour les animaux.

Il dit: Nous avons modifié cette loi l'année dernière dans le but d'assurer à l'acheteur des criblures d'une pureté absolue. Nous avons apparemment atteint notre but, mais dans l'administration de la loi par le bureau des produits alimentaires pour les animaux, on s'est aperçu que trente ou quarante fabricants canadiens de criblures se demandaient s'ils avaient droit, avec les modifications apportées à la loi, de mêler du son et des recoupes aux criblures. La question a été soumise au département de la Justice qui s'est prononcé contre le mélange. Des députations de ces fabricants ont alors demandé que la loi fut modifiée pour leur permettre de continuer à faire comme par le passé pour les produits servant à l'alimentation des volailles et des veaux et autres produits semblables. L'amendement proposé a pour objet de leur accorder cette permission; mais il n'est pas question de toucher le moindrement au droit des acheteurs à exiger des criblures d'une pureté absolue comme cela existe depuis un an.

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

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité sur le bill.

Président l'honorable M. Barnard.
Rapport est fait du bill.

TROISIEME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le bill est lu une troisième fois puis adopté.

BILL D'EMBRANCHEMENT CHINA CLAY-SAINT-REMI D'AMHERST

ETUDE EN COMITE

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité sur le bill n° 64, Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux canadiens du bout de l'embranchement de China Clay à Saint-Rémi d'Amherst, dans la province de Québec.

Président, l'honorable M. Bennett.

L'honorable M. DANDURAND: Cet embranchement est le dernier que nous ayons à étudier. Il ne couvre qu'une distance de deux milles. J'ai été étonné de voir les chemins de fer nationaux canadiens demander la permission de construire ces deux milles vu qu'après avoir construit huit milles de ligne de la gare d'Huberdeau à l'ouest, ils auraient pu, il me semble, terminer leur travail et aller jusqu'au village de Saint-Rémi d'Amherst. Il m'a fallu quelque temps pour comprendre qu'il y avait un obstacle à cela. C'est l'ancien ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Reid) qui m'a mis au courant de l'histoire.

Il appert qu'un syndicat avait obtenu de Québec une charte pour construire une ligne partant d'un certain endroit sur la Rivière Rouge, en prenant en chemin ces 10 milles d'Huberdeau à Saint-Rémi d'Amherst, et allant vers le nord. Ils avaient conclu des arrangements avec le Canadien-Nord, ou réseau MacKenzie et Mann, pour la construction de ces dix milles. MacKenzie et Mann construisirent huit milles sur dix, mais s'aperçurent que le droit de passage était encore détenu par les fondateurs de la compagnie provinciale et ils suspendirent les travaux en attendant de pouvoir obtenir les titres de propriété des terrains. On m'a informé qu'ils avaient obtenu ce droit de passage. Cependant, la compagnie provinciale qui avait obtenu un octroi en terres pour la construction de ces dix milles, pensa qu'elle pouvait continuer les travaux, construire ces deux milles et être en mesure de réclamer une partie ou la totalité de l'octroi en terres accordé pour la construction des dix milles et elle se mit en devoir d'obtenir le droit de passage pour les deux autres milles et de faire le régalage. J'ignore ce qu'elle a fait comme régalage sur ces deux milles. Les chemins de fer nationaux canadiens peuvent soit procéder à la construction des deux milles sur la partie de la voie qui est régalée ou la laisser de côté et construire sur leur propre droit de passage.

L'honorable sénateur de Grenville (l'honorable M. Reid) veut protéger les chemins de fer nationaux contre toute réclamation déraisonnable de la part de ce syndicat qui a procédé au régalage des deux derniers milles et qui pourrait demander un prix trop élevé pour cette section. Les chemins de fer nationaux ne sont naturellement pas à la merci de ces individus parce qu'ils peuvent construire à côté. D'autre part, ils peuvent trouver plus profitable d'acheter ce qui a déjà été fait comme travaux sur ces deux milles.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Qui va bénéficier de l'octroi en terres?

L'honorable M. DANDURAND: La loi a été renouvelée. Je n'ai nullement l'intention de refaire l'historique des négociations et des difficultés de cette compagnie provinciale. Le temps du Sénat est bien plus précieux. L'assistant procureur général de la province de Québec a envoyé un télégramme disant que le département est d'avis que les subventions —je suppose qu'il veut parler de l'octroi en terres—accordées au chemin de fer de la Rivière Rouge sont périmées.

L'honorable M. REID: Sont devenues caduques.

L'honorable M. DANDURAND: Oui. C'est là l'opinion du département du procureur général de la province de Québec. Mais je crois que l'honorable sénateur a un amendement à proposer.

L'honorable M. REID: Ce bill est depuis quelque temps au feuilleton. Je considère qu'il ne devrait pas être adopté dans sa forme actuelle. Bien plus, je suis d'avis que le bill est un de ceux qui auraient dû être rejetés. D'un autre côté, comme il ne s'agit que de deux milles, je ne prendrai pas la responsabilité de suggérer qu'il subisse un tel sort, mais la raison pour laquelle je m'y suis intéressé est la suivante. Lorsque j'étais ministre, la question m'a été soumise...

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur pourrait se dispenser de raconter cette histoire. Si je puis accepter l'amendement qu'il a à proposer, cela réglera l'affaire.

L'honorable M. REID: Certainement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il nous faut voir toutefois si nous pouvons oui ou non accepter l'amendement.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a parfaitement le droit, naturellement, de parler sur son amendement.

L'honorable M. REID: Il vaut peut-être mieux que je prenne quelques minutes pour raconter l'histoire comme je me la rappelle.

La compagnie du chemin de fer Canadien-Nord, alors qu'elle appartenait à MacKenzie et Mann, construisit huit milles de voie ferrée d'Huberdeau à China Clay. La construction de cette ligne avait été entreprise dans l'espoir que la propriété de China Clay, si elle était exploitée, fournirait beaucoup de trafic au Canadien-Nord. La propriété appartenait à un nommé Broderick, ou tout au moins, il y avait des intérêts avec sir William MacKenzie, et l'entreprise pour la construction des dix milles de voie ferrée fut confiée à Broderick. Le Canadien-Nord lui paya tout ce qu'il demanda pour le droit de passage et pour les travaux qui avaient été exécutés jusque-là, mais lorsque huit milles eurent été construits, on s'aperçut que Broderick ou certaines personnes dont Broderick, s'étaient fait donner une charte pour la même ligne exactement. Ils avaient réussi à se faire donner par la législature de la province de Québec un octroi de 2,000 acres par mille. Voici comment était formulé cet octroi.

A la compagnie de la Rivière Rouge, une subvention de deux mille acres de terre par mille, non convertible en argent, pour contribuer aux frais de construction d'une ligne de chemin de fer, d'environ quatre-vingt milles de longueur de Grenville, comté d'Argenteuil, à un point situé sur la ligne du chemin de fer Canadien-Pacifique dans le comté de Labelle.

Cette subvention pourra s'appliquer à la section de huit milles déjà construite d'Huberdeau aux mines canadiennes de China Clay et à son prolongement immédiat jusqu'au village de St-Rémi d'Amherst, dans le comté de Labelle.

Je raconte l'histoire comme elle m'a été racontée à moi-même par les directeurs du chemin de fer Canadien-Nord alors que j'étais ministre des chemins de fer Lorsqu'ils s'aperçurent que les titres avaient été accaparés par d'autres, ils arrêtèrent immédiatement les travaux aux huit milles et forcèrent le syndicat à leur remettre les titres pour les huit milles. Ils auraient construit les deux autres milles s'ils avaient pu obtenir du gouvernement de Québec qu'il leur transportât la subvention, mais celui-ci ne voulut pas y consentir. Les officiers du Canadien-Nord firent tout ce qu'ils purent à ce moment-là pour induire le gouvernement de Québec à donner droit à leur demande, mais celui-ci persista à accorder la subvention à la compagnie du chemin de fer de la Rivière Rouge.

Au mois d'octobre 1923, moins d'une année après, le réseau des chemins de fer nationaux fut constitué et les lignes du Canadien-Nord furent englobées dans ce réseau. La Législature de Québec était renseignée à ce sujet, et elle savait que huit milles avaient déjà été construits à cet endroit; cela ne l'empêcha pas de ratifier, deux mois plus tard, en décembre 1923, une loi renouvelant la subvention qui était périmée. On dit qu'elle est encore devenue périmée; cela peut-être vrai, mais si tel est le cas, ce n'est que depuis quelques mois et à la prochaine réunion de la Législature, la subvention de 2,000 acres par mille accordée à Broderick, qui n'a pas dépensé un sou pour cette ligne, et à ses associés, pourra très bien être renouvelée. Mon amendement a pour but d'empêcher, si possible, ce syndicat d'obtenir une subvention pour une ligne de chemin de fer qui a été construite par le Canadien-Nord ou le peuple canadien. Si une subvention est accordée elle devrait échoir aux chemins de fer nationaux.

Il y a un autre point du bill que je veux discuter. Il est vrai que le gouvernement de Québec a annulé la subvention mais je crois voir dans le présent bill un autre moyen pour ce syndicat d'obtenir la valeur de la subvention et c'est ce que je veux empêcher. Les parties intéressées font, je crois, ce qu'elles faisaient lorsque j'étais ministre des chemins de fer. Toutes les démarches possibles ont été faites auprès du gouvernement pour faire construire ces deux autres milles de ligne, ce

qui aurait signifié, que la subvention aurait échu au syndicat. Nous nous y sommes naturellement opposés. Un des moyens que le syndicat a à sa disposition pour atteindre son but serait de ne plus s'occuper de la subvention et de fixer pour la construction de la ligne un prix égal au montant de leurs réclamations qui sont injustes et auxquelles les chemins de fer nationaux ou le gouvernement devraient fermer l'oreille. Tout employé des chemins de fer nationaux depuis sir Henry Thornton jusqu'au dernier, qui a étudié la question, admettra que cette ligne de chemin de fer ne coûtera que la moitié du montant qui a été inscrit aux crédits. Naturellement, une pression sera exercée sur les chemins de fer nationaux et le gouvernement pour leur faire examiner toutes les réclamations qui pourront être présentées et si nous approuvons le montant mentionné dans le bill, nous pouvons nous résigner à faire à quelqu'un, au nom des chemins de fer nationaux, un cadeau de $50,000 à $60,000.

Permettez-moi tout d'abord d'exposer la situation. Le droit de passage pour les deux milles a pratiquement été concédé à ce syndicat, mais supposons qu'ils aient versé une certaine somme pour l'obtenir. D'après les renseignements qui m'ont été fournis, la construction des deux milles dans cette partie du pays reviendra à un prix minime. Un peu de régalage a été fait sur cette partie de la voie —très peu. J'ai calculé à $1,500 par mille, ou $3,000 en tout, la valeur des travaux qui y ont été faits. Mais je vais faire mieux encore pour qu'on ne dise pas que j'essaye d'empêcher la construction de cette ligne. Je vais insérer dans mon amendement un montant que tous les honorables membres de cette Chambre ou les directeurs des chemins de fer nationaux ne manqueront pas de considérer comme un chiffre raisonnable. L'embranchement proposé n'est qu'un prolongement de la ligne d'Huberdeau. Il n'est pas régalé comme une ligne principale. Tout le monde sait que quelques-uns de ces embranchements ne réclament pas un régalage considérable. On y emploie des rails de deuxième qualité et dans presque tous les cas —et je suis content qu'on le fasse pour ces deux milles—on se sert de rails de soixante livres, même de rails de rebut que l'on emploie que pour les voies de garage. On nous a demandé de voter la construction d'environ 2,000 milles de voie ferrée. Dans chaque bill on a indiqué à combien reviendront les travaux. J'ai devant moi une liste de ces bills mais je ne la lirai pas toute. Le premier est le Bill n° 31. Il s'agit d'une ligne absolument nouvelle. Souvenez-vous que, d'après la déclaration faite dans ce bill, tout est à faire. C'est la voie qui relie la ligne d'Huberdeau à Montréal. On a dit que sur les 12 milles de ligne projetés il y aurait probablement un régalage considérable à faire et que le coût de construction reviendrait à $29,750 par mille.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur fait erreur. Cette ligne proposée passe en terrain plat. L'honorable sénateur d'Inkerman (l'honorable M. White), connaît le site. Le terrain est très plat, tandis que ces deux milles passent dans une région montagneuse.

L'honorable M. REID: J'avais compris que le prolongement de deux milles passait en terrain plat.

L'honorable M. DANDURAND: Pas du tout.

L'honorable M. REID: Le régalage a été fait.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais c'est dans les montagnes.

L'honorable M. REID: En tout cas, l'évaluation du coût de la ligne qui figure dans le bill n° 31 est de $29,750. Passons maintenant aux autres lignes.

Le suivant est le bill n° 33; il comporte 101 milles de ligne au coût de $21,295 le mille.

Le bill n° 41 accuse $13,636 le mille. La ligne projetée passe dans la prairie et une partie du régalage a été fait.

Bill n° 42; une partie du régalage a été fait et le coût est évalué à $13,090 le mille.

Bill n° 43; régalage fait sur une distance de 22 milles; coût des travaux pour terminer la ligne, $17,182 le mille.

Bill n° 48; régalage fait sur une distance de 23 milles; coût, $22,677 le mille.

Bill n° 50; 4 milles; coût $22,308.

Bill n° 52; régalage fait sur une distance de 42 milles; coût, $18,520 le mille.

Bill n° 53; pas de régalage commencé; coût, $25,000 le mille.

Bill n° 61; pas de régalage commencé; coût, $23,462 le mille.

Les bills nos 26, 30 et 33 n'ont pas été adoptés. Nous passons alors au bill n° 34; rien de fait; coût, $44,750 le mille.

Bill n° 35; 55 milles; coût, $13,396 le mille.

Bill n° 40; 6 milles; coût, $21,176 le mille.

Bill n° 45; rien de fait; coût, par mille $23,-840.

Bill n° 49; rien de fait, coût par mille $65,-881. Ce prix élevé est dû à un grand pont qu'il faudra construire sur la Saskatchewan et

qui coûtera, d'après M. McLeod, un million et demi de dollars. Si l'on déduit ces $1,500,000 on arrive à un coût moyen de $30,000 le mille.

Bill n° 54; rien de fait; coût par mille, $32,226.

Nous arrivons enfin à ce bill qui couvre une distance de deux milles dont le coût est fixé à $52,500 le mille, c'est-à-dire qu'avec l'allocation de 15 p. 100, on paiera, si le bill est adopté, $60,000 le mille pour ces deux milles. Si ces autres lignes coûtent une moyenne de $20,000 à $30,000 le mille et qu'il nous faille payer $60,000 le mille pour cette nouvelle ligne, j'en conclus qu'il y a quelque anguille sous roche.

L'honorable M. DANDURAND: Il y a une montagne.

L'honorable M. REID: Naturellement, il y a une montagne et c'est précisément cette montagne que j'essaye d'aplanir.

L'honorable M. DANDURAND: L'imagination montagneuse de l'honorable sénateur a enfanté d'une souris.

L'honorable M. REID: L'honorable leader sait parfaitement que j'ai soumis l'amendement que j'ai l'intention de proposer aux administrateurs des chemins de fer nationaux et qu'ils l'ont approuvé.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne m'y oppose pas. Que l'honorable sénateur lise son amendement.

L'honorable M. REID: Je ne verrai pas d'inconvénient à l'adoption de ce bill si l'honorable leader consentait à payer un prix raisonnable pour la construction de cette ligne sans permettre qu'une ou des personnes retirent $50,000 ou $60,000 sur ce montant. Le seul argument que j'aie entendu au sujet de cette ligne est le suivant: "Pourquoi empêcher la construction de ces deux milles de voie? Pensez donc, les gens doivent faire deux milles pour aller prendre le train."

L'honorable M. DANDURAND: Dix milles.

L'honorable M. REID: Mais il y a déjà huit milles qui sont construits. Les trains ne transportent naturellement pas de voyageurs mais ils peuvent prendre les marchandises vu qu'il y a tout ce qu'il faut pour l'expédition des marchandises à deux milles du village. Les honorables sénateurs admettront qu'il existe des centaines de cas dans lesquels une ligne de chemin de fer passe à 2 milles d'un village et personne ne se plaint. Je pourrais m'opposer au prolongement de 10 milles parce que je ne veux pas surcharger inutilement les chemins de fer nationaux. Je veux que ce réseau réussisse et c'est pourquoi je suis enclin à ne pas m'opposer à la construction des 2 milles. On va dépenser $120,000; on va émettre des obligations; les recettes de ces douze milles de voie ne couvriront jamais les frais courants et il nous faudra à perpétuité payer l'intérêt sur ces obligations. De plus, si nous prolongeons cette ligne de 2 milles, il faudra construire une gare et payer un chef de gare, et avec les salaires actuels, cela va augmenter les frais d'exploitation. Il faudra aussi qu'il y ait au moins un train de voyageurs par jour dans chaque direction, ce qui entraînera de nouveaux frais d'administration et d'employés.

Je ne veux pas cependant qu'on dise que je m'oppose à la construction de la ligne à cause de ces 2 milles, mais je vais faire mon possible pour empêcher que quelqu'un reçoive plus que ce qui est absolument nécessaire pour la construction des 2 milles. Je veux empêcher que l'on fasse agir des influences politiques auprès du gouvernement ou des chemins de fer nationaux pour leur faire payer des réclamations exagérées. Le ministre des Chemins de fer a résisté jusqu'à présent à cette pression. Lorsque j'étais ministre des Chemins de fer et depuis lors, tous les administrateurs des chemins de fer nationaux que j'ai rencontrés ont admis que la ligne ne coûtera pas la somme mentionnée dans le bill, et aucun d'eux n'a pu me dire que le montant que je suggère n'est pas un chiffre raisonnable pour le paiement des réclamations qui pourront être faites relativement à la construction de ces deux milles de voie ferrée.

On ne devrait pas, d'après moi, obliger les chemins de fer nationaux à payer plus de $3,000 pour toutes ces réclamations, mais j'y ajoute une somme de $2,000 pour éviter toute injustice envers ceux qui ont des réclamations bien fondées à présenter au sujet du régalage de cette voie. J'ai l'intention de soumettre en premier lieu mon amendement au sujet des réclamations puis de traiter ensuite la question du coût. Mon amendement est le suivant:

8. Le commencement de la construction de ladite ligne de chemin de fer est assujetti aux conditions suivantes:

(1) Préalablement à l'exécution par les autorités compétentes du Gouvernement de Québec de garanties satisfaisant le Gouverneur en conseil qu'il ne sera pas ni octroyé ni payé de subventions en terrains ou en espèces pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer entre Huberdeau et Saint-Rémi-d'Amherst en vertu de quelque autorité législative à toute personne ou compagnie, sauf à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, s'il en est octroyé.

(2) Préalablement au règlement de certaines demandes de droit de passage comme suit:

Si le Gouverneur en conseil approuve le tracé de ladite ligne de chemin de fer, après qu'a été établi le tracé de la ligne de chemin de fer de la River Rouge

Railway Company ou de la compagnie de chemin de fer de la Rivière Rouge entre China-Clay et Saint-Rémi-d'Amherst, l'indemnité à payer par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'acquisition d'un titre parfait à ce droit de passage et à l'égard de toute construction antérieure là-dessus, y compris les réclamations et demande de toute nature provenant de cette construction antérieure, ne doit pas excéder cinq mille dollars ou la somme inférieure à ce montant que la cour de l'Echiquier du Canada peut accorder, à défaut par les parties de s'entendre.

Le but de mon amendement est d'empêcher les chemins de fer nationaux de demander toute subvention ou faveur au gouvernement de Québec; mais si une subvention est versée nous devrions l'avoir parce que nous avons construit ces 10 milles et elle ne devrait pas échoir aux individus qui essayent d'obtenir la permission de construire ces 2 milles de façon à pouvoir user de leur influence auprès de la législature de Québec pour obtenir l'octroi de 2,000 acres de terre par mille.

L'honorable M. SCHAFFNER: Quel est le gouvernement qui paye cette subvention?

L'honorable M. REID: Le gouvernement de Québec accorde 2,000 acres par mille.

L'honorable M. SCHAFFNER: Je ne vois pas alors ce que nous avons à faire là dedans.

L'honorable M. REID: Simplement ceci: nous allons construire cette ligne pour laquelle le syndicat n'a pas dépensé un seul sou. Ce syndicat a fait émettre à son nom le titre de droit de passage, auquel il n'avait pas droit, et a obtenu du gouvernement de Québec un octroi de 2,000 acres par mille. Si nous construisons cette ligne de chemin de fer, nous avons droit à cette subvention. Certains sénateurs peuvent dire: "Pourquoi limiter le montant à $5,000? Pourquoi ne pas porter toute l'affaire devant la cour de l'Echiquier?" Je répondrai qu'il existe un précédent. Je me souviens que lors du règlement du chemin de fer du Grand-Tronc, nous avons fixé un certain montant. Si nous ne fixons pas un prix, on nous présentera de grosses réclamations et les chemins de fer nationaux devront peut-être concéder beaucoup plus que le montant fixé. C'est pourquoi j'ai limité le montant à $5,000 qui est certainement bien suffisant pour rembourser tout ce qui a pu être dépensé.

Je présente maintenant cet amendement, et lorsque nous arriverons à la liste des sommes à voter j'ai l'intention de proposer une réduction du montant destiné à couvrir les frais de construction des 2 milles.

L'honorable M. DANDURAND: Ce que veut l'honorable sénateur est d'empêcher qu'un octroi en terres pour la construction de ces 2 milles soit donné à d'autres qu'aux chemins de fer nationaux et que, si les chemins de fer nationaux acquièrent le droit de passage, sur lequel le régalage a été partiellement fait, ils ne paient pas un prix trop élevé. C'est une législation plutôt exceptionnelle, mais je ne crois pas qu'elle puisse nuire à la compagnie de chemin de fer pour la construction de la ligne et puisqu'il n'y a aucune difficulté du côté du chemin de fer provincial de Québec, s'il faut en croire le télégramme que j'ai devant moi, qui déclare que les subventions sont périmées, je suis prêt à accepter cet amendement. La construction de ces 2 milles est tellement urgente pour ce district que je ne m'arrêterai à aucune question de procédure pour obtenir qu'ils soient construits. Saint-Rémi d'Amherst, qui doit être desservi par cette ligne, est un village important, qui se trouve éloigné de toute voie ferrée.

Le très honorable sir GEO. E. FOSTER: Quelle en est la population?

L'honorable M. DANDURAND: Je puis le savoir. Ce prolongement de deux milles permettra d'exploiter les huit milles déjà construits entre Huberdeau et la China Clay canadienne, et desservira une région très développée tout en profitant à la compagnie de chemin de fer.

Le village de Saint-Rémi d'Amherst et toute la région avoisinante de ce district ne sont desservis actuellement par aucune ligne de chemin de fer. Ils se trouvent au nord, à une distance d'environ quarante milles de la ligne du Pacifique-Canadien, passant par la rive nord et, au sud, à une distance égale de l'embranchement de Mont-Laurier de la même compagnie. Saint-Rémi d'Amherst est très bien relié par des routes aux municipalités environnantes. Les principales localités qui seront desservies par ce prolongement sont Saint-Rémi d'Amherst, Lac Windigo, le canton Ponsonby, Lac des Sables, les villages de Saint-Emile de Suffolk, Namur, Chèneville, les cantons d'Amherst, Ponsonby, Suffolk et Addington, Hartwell et Preston, représentant une superficie d'environ 30 milles carrés qui sont ouverts depuis plus de quarante ans à la colonisation et qui comprennent une population d'au moins 10,000 âmes.

La région ne peut profiter de la ligne de chemin de fer qui y existe actuellement à cause des mauvais chemins dans le district montagneux, sur une distance de quinze milles entre Saint-Rémi et Huberdeau. Ce prolongement va résoudre le problème qui confrontait la population et pour la solution duquel des pétitions sont envoyées depuis plus de quinze ans aux pouvoirs publics.

Plusieurs industries attendent depuis des années une telle occasion de pouvoir se développer naturellement. Les scieries suivantes y sont actuellement en exploitation. Eustache Thomas, David Chalifoux, Joseph Labonté, M. Frinette, Paul Thomas, D. Chaloux, A. Spencer. Chacune de ces scieries a une capacité d'au moins deux millions de pieds de bois, et elles sont toutes en pleine activité, attendant depuis l'année dernière la construction de cet embranchement. Il existe de plus dans cette région plusieurs mines en exploitation; deux mines de plombagine, une de granite, une de kaolin, sans compter plusieurs laiteries et beurreries déjà établies et susceptibles d'agrandissement.

Il faut aussi mentionner le fait que la Compagnie Singer a acquis les immenses coupes de bois de la compagnie W. C. Edwards, Limitée, et qu'elle s'intéresse à ce prolongement pour l'exploitation de ces coupes et la construction projetée de leurs scieries près de Saint-Rémi d'Amherst. La Chambre de Commerce de Montréal a reconnu dès 1918 la nécessité d'un tel prolongement et a adopté une résolution à cet effet. Les corporations, villages et municipalités intéressés ont constamment demandé, sous forme de résolutions et de pétitions, la construction d'une telle ligne.

La mise à exécution de ce projet rendrait de grands services non seulement à la région desservie par cette ligne mais aussi à la ligne principale des Chemins de fer nationaux qui sera alimentée principalement par cet embranchement. Il a été prouvé que dans une région identique, l'embranchement de Mont-Laurier, a été excessivement profitable au Pacifique-Canadien. Le district traversé par l'embranchement d'Huberdeau qui sera complété par ce prolongement de deux milles, avec les douze milles entre Grande-Fresnière et Rinfret, est très riche en ressources naturelles et améliorera grandement le réseau des Chemins de fer nationaux.

Il n'y a que deux milles de voie ferrée à construire pour pouvoir exploiter les 8 milles déjà terminés jusqu'à Saint-Rémi d'Amherst. Comment pouvons-nous hésiter à construire deux milles qui permettront d'avoir une ligne de chemin de fer desservant une population de 10,000 âmes? On a traité les gens de cet endroit en véritables chinois, comme le nom de la ligne pourrait le laisser supposer. Si le village avait été réellement composé de chinois on aurait probablement eu pour eux plus d'égards qu'on en a jusqu'ici pour la population de cet endroit. Je suis d'avis que nous devrions compléter cette ligne jusqu'au village, y construire une gare et donner ainsi à la population d'un certain nombre de villages très intéressants, toutes les facilités que comporte la civilisation.

L'honorable M REID: L'honorable sénateur ne veut sûrement pas dire que si cette ligne est prolongée de 2 milles, elle desservira 10,000 personnes qui vivent dans ces villages.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, il y a là une population de 10,000 âmes qui est tributaire de ce chemin de fer.

L'honorable M. REID: Vous pouvez prendre n'importe quel village de 500 âmes situé près d'une ligne de chemin de fer et en y ajoutant la population de la région ou du canton environnant le village, vous trouverez facilement 1,000 personnes quelque part.

L'honorable M DANDURAND: J'ai la preuve qu'il y a actuellement 8 milles qui sont construits et qui ne sont pas exploités, mais qui s'arrêtent dans les champs tandis que la construction de deux milles supplémentaires amènerait la ligne jusqu'à un village prospère. Il y a d'autres villages autour de celui-ci et la ligne sera un excellent pourvoyeur pour les Chemins de fer nationaux.

L'honorable M. ROBERTSON: S'il existe à 2 milles du bout de cette ligne, plusieurs scieries produisant annuellement 2,000,000 de pieds de bois, comment se fait-il que le produit de ces scieries n'ait pas été amené au bout de la ligne et que les 8 milles n'aient pas été mis en exploitation?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais pas comment on expédie le produit de ces scieries. Je donne simplement les détails qui m'ont été fournis et que je considère exacts.

L'honorable M. ROBERTSON: J'ai essayé d'avoir des renseignements précis à ce sujet. On m'a laissé entendre qu'il existe depuis un certain nombre d'années une ligne de 8 milles de longueur d'Huberdeau à China Clay—une mine soi-disant en exploitation mais qui n'a pas donné ce qu'on en attendait et qu'aucun train n'a dépassé la gare d'Huberdeau. S'il y avait une population de 10,000 âmes et plusieurs scieries à 2 milles du bout de la ligne, ils auraient sûrement transporté leurs produits jusqu'au chemin de fer, ce qu'ils n'ont pas fait.

J'aimerais aussi à savoir de l'honorable sénateur pourquoi les Chemins de fer nationaux s'adressent au Parlement pour faire adopter un bill les autorisant à construire 2 milles de voie ferrée, alors que la Loi des chemins de fer leur permet, comme à toute compagnie, de construire une ligne n'excédant pas 6 milles sans avoir pour ce faire à demander une charte

au Parlement. Les Chemins de fer nationaux construisent cette année nombre de nouvelles lignes et installent des voies doubles en plusieurs endroits sans demander pour cela d'autorisation au Parlement. L'argent est inclus dans les crédits principaux. S'ils veulent construire ces 2 milles, ils n'ont qu'à le faire. Il me semble qu'ils ne s'adressent au Parlement que pour faire approuver ce que l'honorable sénateur de Grenville (l'honorable M. Reid), a souligné, et selon moi, cette Chambre ne devrait pas adopter le bill.

L'honorable M. DANDURAND: Lorsque l'honorable sénateur m'a expliqué qu'un certain syndicat avait présenté une réclamation pour la subvention en terres, je lui ai déclaré que j'accepterais tout amendement qui couvrirait ce cas. J'accepte donc son amendement.

L'amendement de l'honorable M. Reid est adopté.

Annexe—site, évaluation:

L'honorable M. REID: Je propose de réduire à $29,750 la dépense moyenne par mille. Je fixe ce chiffre parce que j'ai été informé qu'il n'en coûterait pas plus de $20,000 le mille pour construire cette voie ferrée. Elle n'aura pas besoin d'être régalée comme une ligne principale, on y emploiera des rails de deuxième qualité et si les travaux sont donnés par soumission, il n'en coûtera pas plus de $20,000 du mille.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne puis accepter cet amendement parce que l'honorable sénateur n'a pas établi par comparaison qu'un plus fort montant ne devrait pas être accordé. Il s'agit d'un pays montagneux et l'on m'a informé que le Canadien-Pacifique avait dépensé autant que le chiffre mentionné dans le bill pour la construction d'une ligne identique dans le nord de la province de Québec. Pourquoi poserions-nous des obstacles aux Chemins de fer nationaux dans la construction de cette ligne? On a évalué le coût à $105,000, soit $52,500 le mille. Ce chiffre comprend la construction d'une gare et de têtes de ligne à St-Rémi d'Amherst et je ne considère pas cette somme trop élevée.

Les Chemins de fer nationaux ont des obstacles à surmonter pour obtenir le droit de passage sur ces deux milles et, si le chiffre dépasse $5,000, l'affaire doit être soumise à la Cour de l'Echiquier. On devrait donc leur donner quelque latitude pour la construction de cette ligne. On peut être certain, il me semble, que les Chemins de fer nationaux construiront cette ligne le meilleur marché possible. Pourquoi leur dire, contrairement à l'opinion de leurs ingénieurs, qu'elle ne coûtera que 50 pour cent du chiffre qu'ils ont fixé et que c'est tout ce qu'on leur donnera pour parachever les travaux? L'opinion de l'honorable sénateur ne devrait pas contrebalancer celle des ingénieurs qui ont fixé le coût à $52,500 le mille. Je ne suis pas en mesure de disputer l'exactitude de cette évaluation et je doute fort que l'honorable sénateur puisse prouver que les ingénieurs ont fixé un chiffre trop élevé. Je me demande s'il est bien utile de gaspiller le temps du Sénat pour limiter le montant que les Chemins de fer nationaux auront à dépenser pour ces deux milles.

L'honorable M. REID: Les huit milles qui ont déjà été construits ont coûté bien moins de $20,000 le mille.

L'honorable M. DANDURAND: Sur quoi l'honorable sénateur se base-t-il pour faire une semblable assertion?

L'honorable M. REID: J'ai eu connaissance de toute l'affaire lorsque j'étais ministre des chemins de fer et je maintiens ce que j'ai dit sous ma responsabilité de membre de cette Chambre. Maintenant qu'il faut construire 2 milles de voie ferrée des montagnes surgissent sur le tracé de cette ligne.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a comme voisin l'honorable sénateur d'Inkerman (l'honorable R. S. White) qui pourra lui dire que les montagnes n'existent pas seulement dans mon imagination.

L'honorable M. REID: Il n'y a pas du tout de montagnes dans ces 2 milles. L'honorable sénateur parle de têtes de ligne. Les petites gares construites dans toutes ces petites places ne coûtent que quelques centaines de dollars. Il n'y a pas besoin de plaques tournantes; les trains passent tout simplement sur une voie de retour en forme d'Y.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur croit-il que les Chemins de fer nationaux seraient assez fous pour dépenser $105,000 à construire cette ligne simplement parce que nous les y avons autorisés, alors qu'ils pourraient le faire pour $70,000 ou $75,000?

L'honorable M. REID: Je ne vois pas alors pourquoi on leur donnerait $105,000 si la moitié leur suffit. Je ne veux pas leur donner plus que ce qui est nécessaire pour exécuter les travaux Je suis certain que si le leader du gouvernement en parlait à sir Henry Thornton ou à ses subalternes, il apprendrait qu'ils peuvent très bien, à ce prix, construire la ligne et même avoir de l'argent de reste.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur est-il prêt à envoyer avec moi un télégramme au président des chemins de fer nationaux ou à l'ingénieur en chef pour leur demander leur avis? Et s'en tiendra-t-il à cet avis lorsque nous l'aurons reçu? Dans ce cas, je suis prêt à suspendre jusqu'à demain l'étude de ce bill.

L'honorable M. REID: C'est là que l'influence politique entre en scène.

L'honorable M. POPE: A l'ordre.

L'honorable M. REID: S'il nous faut dépenser $120,000 pour les 2 milles—car c'est ce que cela signifie—nous paierons 50 p. 100 de plus par mille que pour les autres embranchements et je serais tenté de proposer que le bill ne subisse pas sa troisième lecture. Je suis prêt, cependant, à me soumettre à la décision de la Chambre. Si les honorables sénateurs pensent que nous pouvons émettre des obligations au montant de $120,000 pour ces 2 milles de chemins de fer, très bien, mais, pour ma part, je ne crois pas que les travaux coûtent la moitié de cette somme, pas même $40,000. La raison qui me fait parler de la sorte est que je sais ce qu'en pensaient les administrateurs de la compagnie lorsque j'ai étudié l'affaire et je crois que ce sont les mêmes qui ont comparu devant le comité des chemins de fer. S'ils avaient été mis sous serment, ils auraient fixé un tout autre chiffre que celui qui est mentionné dans le bill.

L'honorable M. DANDURAND: Ce que je reproche à l'honorable sénateur, c'est de n'avoir pas, lorsque ce bill a été étudié par le comité, posé cette question aux ingénieurs qui auraient alors pu lui répondre. Comment puis-je savoir si la ligne va coûter $25,000, $30,000 ou $35,000 le mille?

L'honorable M. REID: L'honorable sénateur me reproche de n'avoir pas soulevé cette question en comité. Les honorables sénateurs pourront dire, je crois que j'ai assisté aux séances du comité tout aussi régulièrement que n'importe quel autre membre de ce comité. Je n'étais malheureusement pas là lorsque ce bill a été étudié et il m'a été impossible de discuter l'affaire avant aujourd'hui. On ne devrait donc pas me reprocher ce que j'ai fait.

Je suis tout disposé à rendre justice et plus que justice à la compagnie des chemins de fer nationaux. Si j'agissais comme je devrais honnêtement le faire, je proposerais que le bill soit rejeté parce que je considère que c'est un crime de dépenser $120,000 pour 2 milles de chemin de fer dans cette localité. Je maintiens que le montant que j'ai mentionné est plus que suffisant pour construire ces 2 milles. En tout cas, si je me trompe, les chemins de fer nationaux peuvent revenir devant le parlement à la prochaine session et le prouver. Fournissons-leur cette occasion.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur me permet-il de lui poser une question? Veut-il affirmer ne pas croire que les administrateurs des chemins de fer nationaux vont dépenser le moins d'argent possible pour la construction de ces 2 milles, quel que soit le montant de la subvention que nous leur accorderons?

L'honorable M. REID: Voici ma réponse: Si l'honorable sénateur avait eu une confiance illimitée dans la direction des chemins de fer nationaux, il ne nous aurait pas présenté tous ces bills. Tous ceux qui ont assisté aux séances du comité des chemins de fer ont pu se rendre compte, d'après les réponses des représentants de la compagnie, qu'ils ne tenaient pas plus que cela à voir adopter plusieurs des bills qui nous ont été soumis.

L'honorable M. DANDURAND: Il est question de 2 milles pour le moment.

L'honorable M. REID: C'est vrai. L'honorable sénateur a parlé des administrateurs de la compagnie. Ils ne voulaient pas de ces lignes de chemin de fer.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur veut-il bien se fier à eux pour la construction de ces deux milles?

L'honorable M. REID: Si l'honorable sénateur les laissait agir à leur guise, ils ne réclameraient pas ces 2 milles.

L'honorable M. DANDURAND: Ils les ont réclamés.

L'honorable M. REID: Ils ont aussi réclamé la ligne de Sunnybrae, mais ils ne voulaient pas la construire. Pourquoi figure-t-elle dans la liste? C'est parce qu'une pression a été exercée sur sir Henry Thornton et qu'on a dit: "Nous ne pourrons pas obtenir ces lignes si l'on n'en ajoute pas d'autres." On pouvait parfaitement s'en rendre compte en comité par l'attitude des représentants de la compagnie lorsqu'on arrrivait à une ligne qui n'aurait pas dû figurer dans la liste. Et cependant le Sénat est livré à la vindicte publique parce qu'il essaye de sauvegarder l'argent du peuple.

Le leader du gouvernement sait parfaitement que dès que les administrateurs de la compagnie commençaient à discuter un bill d'une façon qui montrait qu'ils se souciaient peu qu'il fût adopté ou non, il essayait aussi-

tôt de les remettre sur la bonne voie. Autrement, le bill aurait été rejeté.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur est absolument dans l'erreur. J'ai été félicité par plusieurs sénateurs conservateurs pour l'impartialité dont j'ai fait preuve en présentant ces bills au comité.

L'honorable M. REID: Je sais que l'honorable sénateur a fait tout ce qu'il a pu. D'un autre côté, il représentait le gouvernement et il lui fallait faire l'impossible pour obtenir ce que celui-ci désirait. Je suis positif, cependant, qu'on ne voulait pas de certains des bills qui ont été adoptés par le comité. J'ai pu m'apercevoir même que le leader du gouvernement aurait aimé à en rejeter plusieurs s'il n'avait pas eu peur des reproches de ses collègues. L'honorable sénateur savait parfaitement ce que faisaient les représentants de la compagnie. Un des principaux fonctionnaires qui prit part à la discussion, a déclaré: "Cela nous est égal que ce bill soit remis à plus tard." Cela n'a pas empêché le leader du gouvernement de se lever et de faire adopter le bill.

L'honorable M. DANDURAND: Le Sénat l'a-t-il adopté?

L'honorable M. REID: Je n'ai pas dit qu'il l'avait adopté.

L'honorable M. DANDURAND: A-t-il été adopté?

L'honorable M. REID: Non, parce que les sénateurs ont eu le bon sens de ne pas se rendre au désir du leader du gouvernement. C'est absolument la même chose pour ce bill. Tout ce que j'essaye de faire est d'empêcher que l'on vole le pays avec une réclamation injuste et excessive et en même temps de donner à la population de cette localité les deux milles de chemin de fer. J'ai exposé l'affaire telle qu'elle était et si les honorables sénateurs veulent accorder $120,000, je n'y vois pas d'inconvénient. En tout cas, j'ai fait mon devoir et quel qu'en soit le résultat, je suis prêt à m'y soumettre.

L'amendement de l'honorable M. Reid à l'effet de réduire de $52,500 par mille à $29,750 par mille le chiffre des dépenses, est adopté: pour, 26; contre, 16.

Rapport est fait du bill tel qu'amendé.

ADOPTION DES AMENDEMENTS

L'honorable M. REID propose l'adoption du premier amendement présenté en comité général.

La motion est adoptée.

L'honorable M. REID propose l'adoption de l'amendement à l'annexe présenté en comité général.

La motion est adoptée sur le vote suivant:

POUR

Les honorables messieurs:

Barnard,	Martin,
Bénard,	McCall,
Bennett,	McCormick,
Black,	McDonald,
Blain,	McLean,
Blondin, C.P.,	McLennan,
Chapais,	Montplaisir,
Crowe,	Mulholland,
Daniel,	Reid, C.P.,
Fisher,	Robertson, C.P.,
Foster,	Ross (Middleton),
Green,	Schaffner,
Griesbach, C.B., etc.,	Sharpe,
Kemp, C.P., (sir Edward),	Smith,
	Stanfield,
Loougheed, C.P., (sir James),	Tanner,
	Taylor,
Macdonell, C.M.G.,	White (Pembroke).—35.

CONTRE

Les honorables messieurs:

Béique,	McCoig,
Calder, C.P.,	Pope,
Dandurand, C.P.,	Pardee,
David,	Roche,
Donnelly,	Ross (Moose Jaw),
Farrell,	Robinson,
Gillis,	Tessier,
Lavergne,	Thibaudeau,
Legris,	Turgeon.—19.
L'Espérance,	

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

La motion est adoptée et le bill est lu une troisième fois puis adopté.

BILL DES TAUX DE FRET PAR NAVIGATION INTERIEURE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill n° 213, Loi amendant la loi des taux de fret par navigation intérieure, 1923.

Il dit: Je n'ai pas besoin d'expliquer longuement le but de ce bill. Les honorables sénateurs se souviennent qu'en 1922, une commission royale fut nommée pour faire une enquête sur les accusations de taux exorbitants exigés pour le transport des céréales des lacs supérieurs aux ports de mer canadiens. Comme suite au rapport de cette commission, une loi fut présentée, l'année dernière, afin de remédier à la situation dont on se plaignait. Cette législation fut adoptée tout spécialement pour couvrir un cas quelque peu difficile. Il fallut tenir compte de la situation interna-

tionale. La loi de l'année dernière tendait à surveiller ou à régir les opérations des expéditeurs sur les Grands lacs et leurs agissements relativement aux assurances sur les céréales. On m'a informé que, malgré certaines difficultés éprouvées dans l'application de la loi, celle-ci a atteint, dans une certaine mesure, le but visé. Les honorables sénateurs savent que les navires américains ont refusé de se plier aux règlements édictés par la loi. Le principal but de ces règlements était de fixer les taux pour une certaine période de la saison. On m'a dit que les taux avaient une tendance à monter lorsque la commission des grains a cherché à obtenir la coopération des armateurs américains. A ce moment-là, les armateurs américains ne pouvaient pas envoyer leurs navires dans les ports canadiens mais lorsqu'ils purent le faire, les taux de fret diminuèrent d'une façon sensible.

Cette loi de l'année dernière, toute défectueuse qu'elle ait pu paraître, a rendu un autre service aux cultivateurs et aux expéditeurs de céréales. Elle a calmé l'appétit féroce des armateurs des lacs qui recevaient des primes exorbitantes sur les assurances. La loi a eu pour effet de réduire sensiblement les taux de primes, peut-être de 50 pour cent de ce qu'ils étaient l'année précédente. De sorte que, toute défectueuse qu'elle était, la loi a donné des résultats appréciables. Nous connaissions les difficultés que nous aurions à rencontrer dans l'application de la loi; c'était une expérience que nous tentions avec cette législation, et cependant le parlement canadien peut se féliciter, je crois, d'avoir recouru, l'année dernière à une méthode qui a rendu de grands services aux cultivateurs et aux expéditeurs de céréales.

L'honorable M. SCHAFFNER: L'honorable sénateur me permet-il de l'interrompre? Il semble qu'on ait gagné quelque chose au point de vue des assurances, mais l'honorable sénateur a dit que lorsque les navires américains sont arrivés, les taux de fret ont diminué. Il a toutefois omis de dire à cette Chambre ce qui avait poussé les navires américains à venir dans les ports canadiens. Je crois qu'ils ne sont venus que lorsque la loi adoptée l'année dernière fut devenue lettre-morte.

L'honorable M. DANDURAND: La commission des grains a pris des mesures pour inciter les armateurs américains à envoyer leurs navires dans nos ports.

L'honorable M. SCHAFFNER: Contrairement à la loi.

L'honorable M. DANDURAND: Contrairement, peut-être, à l'esprit de la loi, mais non pas à la lettre, et, pour le moment, avec l'instrument que nous avons mis entre les mains de la commission des grains, tout défectueux qu'il soit, le Canada en a retiré certains avantages, ce qui m'intéresse par-dessus tout.

L'honorable M. SCHAFFNER: La loi n'y a nullement contribué.

L'honorable M. DANDURAND: Certainement.

L'honorable M. SCHAFFNER: Pour les assurances seulement. La loi a dû être mise de côté.

L'honorable M. DANDURAND: Pas du tout; on y a gagné que s'il n'y avait pas eu de loi, les armateurs américains et canadiens auraient pu s'entendre pour agir à leur guise, comme ils l'avait fait l'année précédente, mais la loi était là et les armateurs canadiens seuls vinrent chercher le grain dans nos ports parce qu'ils tombaient sous le coup de notre loi, tandis que les Américains se gardèrent bien de venir de peur que, s'ils acceptaient les règlements, on n'adoptât chez eux de semblables mesures. De cette façon, on réussit jusque-là à tenir les armateurs éloignés les uns des autres; ils ne purent conclure une entente et, lorsque la Commission des grains intervint et réussit à amener les armateurs américains dans nos ports, les prix diminuèrent sensiblement, à la grande satisfaction et pour le plus grand bien des cultivateurs et des expéditeurs de grain. Je maintiens donc que, toute défectueuse qu'ait pu être la loi, nous devons nous féliciter d'avoir fait quelque chose dans ce sens.

Profitant de l'exprience acquise l'année dernière, nous soumettons maintenant à cette Chambre ces divers amendements que je n'expliquerai pas en deuxième lecture mais que nous étudierons en comité dès que le bill aura été lu une deuxième fois.

L'honorable M. REID: J'aimerais à dire quelques mots au sujet de ce bill, non pas pour le combattre, mais pour reprocher au gouvernement de nous soumettre un bill de cette importance, qui a des conséquences beaucoup plus grosses pour les gens de l'Ouest que pour ceux de toute autre partie du Canada, à un moment où il nous va falloir l'adopter en 15 minutes, parce que la session tire à sa fin.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur est dans l'erreur. Il peut discuter le principe du bill jusqu'à la fin des siècles.

L'honorable M. REID: Quant à çà, je pourrais bien le discuter durant un mois, mais l'honorable sénateur sait que cela est absolument impossible vu que la Chambre des

Communes va achever son travail dans deux ou trois jours. L'honorable leader du gouvernement prétend-il que tout membre de cette Chambre peut retarder l'adoption d'un bill quelconque? Va-t-il pour cela faire retarder la date de la prorogation? Nous allons recevoir de nouveaux bills tous les jours.

L'honorable M. DANDURAND: Je vais répondre immédiatement aux remarques de l'honorable sénateur au sujet des bills que nous allons avoir à étudier. Nous prendrons pour cela tout le temps qui sera nécessaire et si nous décidons de ne pas prolonger la session, étant donné que les Communes auront fini leur travail, nous remettrons ces bills à la prochaine session.

L'honorable M. REID: L'honorable sénateur sait bien que remettre un bill comme celui-ci à la prochaine session, serait injuste pour les personnes intéressées, même dans la forme où il est actuellement. Je considère qu'il est quelque peu dangereux de faire transporter notre grain par des navires canadiens. Ce bill, tel qu'il est là, aura peut-être pour résultat de faire prendre à une bonne partie de notre grain la direction de Duluth, d'où il pourra être expédié par des navires américains à Buffalo, à Midland, aux ports de la Baie Georgienne ou à Montréal. Le fait seul pour un armateur d'être obligé de déposer une copie de la charte-partie, peut avoir ce résultat. Je ne mentionne ce fait que pour montrer que si nous avions le temps de discuter le bill nous pourrions savoir s'il existe quelque danger de ce côté-là. Nous voudrions tous voir chaque boisseau de notre grain passer par des ports canadiens.

L'honorable leader nous a dit ce que la Commission des grains avait fait l'année dernière. L'arrangement qu'elle a conclu n'était probablement pas conforme à la loi, mais il a eu pour effet de faire diminuer les taux. Mais les taux avaient augmenté par suite d'une entente entre les armateurs. Il n'y a aucune raison pour que les armateurs canadiens ne concluent pas entre eux une entente comme ils l'ont fait dans le passé. L'Association du transport sur les lacs peut fixer le prix auquel le grain doit être transporté de Port-Arthur et de Fort-William à Buffalo et aux ports de la Baie Georgienne, et les Américains ne les en empêcheront pas. Mais ce que je considère comme le point le plus important du bill est la clause qui oblige ces gens à déposer leurs contrats au bureau de la Commission des grains. Ce qu'il y a à craindre, c'est que les expéditeurs de Winnipeg envoient le plus de grain possible à Duluth. D'un autre côté je serais heureux de contribuer d'une façon ou d'une autre à obtenir des taux raisonnables pour notre grain de l'Ouest. Les taux exigés par les navires sont trop élevés. Le taux de Port-Arthur à Buffalo est d'environ 3 centins; il était de 3 ou 4 centins, l'année dernière, pour environ 800 milles; de Port-Colborne à Montréal, il était de 9 ou 10 centins. Aujourd'hui, il faut probablement payer le double pour faire transporter du grain de Port-Colborne à Montréal. Mais je ne vois pas en quoi ce bill touche aux taux ou aux règlements.

Si la question était venue devant un comité j'aurais aimé que l'on donnât à cette commission le droit de fixer les taux pour le transport du grain de Port-Arthur à Montréal. Ces armateurs ont deux navires, un gros qui transporte le grain à Port-Colborne ou à Buffalo et un autre plus petit pour le transporter plus à l'est par le canal Welland. Ils peuvent très bien fixer un taux de 3 centins ou moins jusqu'à Port-Colborne et en ajouter un très élevé à l'autre bout, de sorte que les gens de l'ouest n'en retireraient aucun avantage. Les armateurs pourraient fixer jusqu'à Port-Colborne un taux assez bas pour faire croire qu'ils ne mettent pas un sou dans leur poche et cela semblerait raisonnable, mais en ajoutant le taux de Port-Colborne à Montréal, le cultivateur n'en retirerait au fond aucun avantage. Il faut faire quelque chose pour remédier à cette situation, de façon que le grain puisse être transporté de Port-Arthur à Montréal à un taux raisonnable. Un tel arrangement aiderait considérablement aux cultivateurs de l'ouest, jusqu'à la Saskatchewan. Cela permettrait aussi au grain de l'Alberta de passer par le Saint-Laurent. Il n'y aurait naturellement aucun avantage pour le grain expédié via Vancouver.

Des bills de l'importance de celui-ci devraient être déposés devant cette Chambre au début de la session, alors que nous aurions le temps de les étudier en détail, et non pas trois ou quatre jours avant la prorogation.

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

La séance est levée à 6 heures.

Elle est reprise à 8 heures.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité sur le bill.

Président l'honorable M. Blain.

L'honorable M. DANDURAND: Je demande la permission de faire venir M. Snow.

L'article 1 est adopté.

Article 2—Charte-partie, connaissement ou contrat doivent être déposés:

L'honorable M. BENNETT: Je suis sous l'impression que les membres de la commission des grains demeurent à Port-Arthur ou Fort-William. Est-ce exact?

L'honorable M. DANDURAND: Les membres de la commission demeurent à Fort-William, mais un des membres est à la tête du bureau de Winnipeg.

L'honorable M. BENNETT: De sorte qu'ils sont bien où ils doivent être. Je voulais simplement me renseigner.

L'article 2 est adopté.

Les articles 3 à 6, inclusivement, sont adoptés.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le bill est lu une troisième fois, puis adopté.

BILL BANCAIRE (BANQUE CANADIENNE NATIONALE)

PREMIERE LECTURE

Bill Y6, intitulé: Loi modifiant la Loi des banques par le changement du nom de La Banque d'Hochelaga en celui de "Banque canadienne nationale".—L'honorable M. Dandurand.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill.

Il dit: Il s'agit d'une loi pour changer le nom de la Banque d'Hochelaga en celui de "Banque canadienne nationale" à la page où ce nom figure dans la Loi des banques. Je ne crois pas que personne s'oppose à ce changement. Le bill se lit comme suit:

Considérant que par une loi de la présente session le nom de La banque d'Hochelaga a été changé en celui de "Banque Canadienne Nationale", et qu'il est à propos de faire en conséquence le même changement dans la Loi des banques, chapitre trente-deux des Statuts de 1923: A ces causes, Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

1. Est modifiée l'Annexe A de la loi des banques par la substitution des mots "Banque Canadienne Nationale" aux mots "La banque d'Hochelaga", sous le numéro 13 de ladite annexe.

2. La présente loi entrera en vigueur le premier jour de février 1925.

C'est la date qui est mentionnée dans l'autre bill que nous avons adopté cet après-midi.

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

TROISIEME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le bill est lu une troisième fois, puis adopté.

BILL DES PECHERIES

ETUDE EN COMITE

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité sur le bill n° 66, intitulé: Loi modifiant la Loi des pêcheries, 1914.

Président, l'honorable M. Daniel.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

La motion est adoptée et le bill est lu une troisième fois puis adopté.

BILL DES CONVENTIONS MARITIMES

ETUDE EN COMITE

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité sur le bill n° 216, intitulé: Loi modifiant la Loi de la marine marchande au Canada, afin de rendre exécutoires certains projets de convention adoptés par la conférence internationale du travail de la Société des nations.

Président, l'honorable M. Tessier.

Les articles 1 et 2 sont adoptés.

Article 3—Emploi des enfants à bord des bateaux; emploi des jeunes gens dans les soutes et chaufferies.

L'honorable M. DANDURAND: Il y a à la 35ème ligne une erreur d'écriture. Au lieu partie II, on a mis dans l'épreuve partie III. Je suppose qu'il n'est pas nécessaire de proposer un amendement à ce sujet.

L'honorable M. ROCHE: Le bill me semble avoir une trop grande portée. Il empêche les jeunes gens de faire leur apprentissage sur un navire. La population du Canada, et en même temps celle des régions situées au bord de la mer, augmente continuellement. Cette mesure va empêcher un jeune homme de travailler comme apprenti à bord d'une navire avant qu'il ait atteint l'âge de dix-huit ans. Bon nombre de garçons de quinze ans ou plus peuvent presque faire le travail d'une homme, et cette législation va enlever à notre population des bords de la mer un de ses moyens de subsistance. C'est très joli pour la Société des nations, en veine de philantropie, de faire des règlements de ce genre, mais on n'a pas pensé aux misères qu'ils peuvent causer. Il y a bien des veuves

et des mères de famille qui envoient leurs garçons, des adolescents, à bord des navires pour leur apprendre le métier de marin. Je suis convaincu que l'Angleterre n'a plus aujourd'hui de marins comme elle en avait autrefois. Il fallait, jadis, faire un apprentissage—s'embarquer très jeune, et les mousses devenaient graduellement de vieux loups de mer. Ils connaissaient parfaitement leurs responsabilités; ils pouvaient commander un navire et n'avaient plus rien à apprendre. Aujourd'hui, dans ce siècle de la vapeur, il n'y a plus de bons marins comme autrefois. Des sauvages de l'Est, des Chinois, des nègres, des gens de toutes nationalités sont employés sur les navires à la place de ceux à qui l'on devrait apprendre le métier de marin. Je ne vois pas quel bénéfice on pourra retirer de la politique préconisée par ce bill.

L'honorable M. DANIEL: Le ministre pourrait-il me dire si la Grande-Bretagne a adopté cette convention.

L'honorable M. DANDURAND: Ce projet de convention a déjà été ratifié par la Grande-Bretagne, la Grèce, la Roumanie, la Bulgarie et l'Esthonie. Les gouvernements du Danemark, de Finlande, d'Italie, du Japon, de Hollande et de Pologne ont autorisé sa ratification. Des bills à cet effet sont à l'étude en Espagne, en Allemagne, en Belgique, en Argentine, au Chili, à Cuba, et en Lithuanie. Une législation à ce sujet a aussi été adoptée par la Norvège et une autre est en préparation aux Indes.

L'honorable M. McLEAN: Le ministre peut-il me dire si ce bill s'applique aux goélettes comme aux gros navires? Dans le cas d'une goélette, le capitaine est généralement le propriétaire du bateau et il emmène avec lui ses garçons de quinze ou seize ans.

L'honorable M. DANDURAND: La seule réponse que je puisse donner est celle qui est contenue dans l'article 164:

(1) Nul enfant ne doit être employé sur un bateau sauf dans la mesure où suivant les circonstances dans lesquelles cet emploi est permis en vertu de la Convention énoncée à la Partie I de l'Annexe "B" de la présente loi: toutefois, le présent article.

(a) ne s'applique pas à un bateau sur lequel seuls les membres d'une même famille sont employés, et

(b) ne doit pas empêcher l'emploi, à bord d'un navire, d'un enfant ainsi employé légitimement à l'époque de la mise en vigueur du présent paragraphe.

(2) Nul adolescent ne doit être employé ni travailler dans les soutes ou chaufferies d'aucun bateau, sauf

(a) sur un bateau-école ou navire de formation où le travail est d'une nature qu'approuve le Ministre de la Marine et des Pêcheries et est exécuté subordonnément à une surveillance que le Ministre peut approuver;

Dans la clause explicative, le mot "navire" est défini comme suit:

(i) "bateau", là où il est mentionné dans quelque article relatif à l'emploi des enfants ou jeunes gens, signifie tout navire ou bateau enregistré au Canada qui va en mer ou est sur le point d'aller en mer, et ne comprend pas un navire utilisé exclusivement dans les limites des eaux intérieures du Canada telles que définies aux alinéas (g) et (h) de l'article soixante-douze de la présente loi.

L'honorable M. McLEAN: Je crois, en effet, que cela couvre le point en question. Il y est dit que les dispositions de cette loi ne s'appliqueront pas à un bateau sur lequel seuls les membres d'une même famille sont employés. Le bateau appartient au capitaine et il peut emmener avec lui ses garçons de moins de dix-huit ans.

L'article 3 est adopté.

Les articles 4, 5, 6 et 7, le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

La motion est adoptée et le bill lu une troisième fois puis adopté.

BILL DES SAUVAGES

NOUVELLE ETUDE EN COMITE

Le Sénat se forme de nouveau en comité sur le Bill n° 172, intitulé: Loi modifiant la Loi des sauvages.

Président l'honorable M. Bennett.

Article 3—Héritage d'un sauvage mort sans postérité.

L'honorable M. DANDURAND: La clause que nous avons discutée cet après-midi se lit comme suit:

Dans le cas où un sauvage meurt intestat, sans enfants et laissant une veuve de bonnes vie et mœurs, ses biens de toute nature passent à celle-ci; et dans le cas où il ne laisserait pas de pareille veuve...

C'est-à-dire une veuve de bonnes vie et mœurs...

...ses biens passent à son plus proche parent; mais Sa Majesté est investie, au profit de la bande qui possède la réserve, de tout intérêt qu'il pourrait avoir eu dans un terrain situé dans cette réserve, si son plus proche parent est plus éloigné en degré que celui de frère ou de sœur.

Il semble y avoir une forte opposition à cet amendement qui se résume au mot "pareille". Il y avait une lacune dans la loi. D'après la phraséologie de la clause, si un sauvage laissait une veuve qui n'était pas de bonnes vie et mœurs, ses biens ne passaient pas à son plus proche parent. L'insertion du mot "pareille" a pour objet de permettre que les biens passent au plus proche parent. Cet amendement ne semble pas plaire à tout le monde. J'aimerais à savoir si quelqu'un s'y oppose encore.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Certainement. Il change complètement la loi. De plus, il est tout à fait injuste de déshériter une veuve parce que le plus proche parent a pu la dénigrer afin d'avoir les biens. Je ne vois pas sur quel principe on peut s'appuyer pour changer la répartition de la succession d'un mari mourant intestat au point de déshériter la veuve et de donner les biens à un autre, sous prétexte que la veuve n'est pas de bonnes vie et mœurs. Comme question de fait, l'élément de moralité ne devrait nullement figurer dans cet article. C'est un article qui traite exclusivement de la transmission de biens immobiliers et personnels, et si on y introduit un élément de ce genre pour changer le principe de répartition, reconnu par toute loi civile, il s'ensuivra des chicanes qui entraîneront des procès interminables. Le mot "pareille" devrait être biffé.

L'honorable M. DANDURAND: La suggestion faite par l'honorable sénateur de rayer le mot "pareille" ne réglera nullement la question telle qu'il l'envisage; le département des Affaires des sauvages peut très bien examiner la chose...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est différent.

L'honorable M. DANDURAND:... et voir, durant les vacances parlementaires, s'il ne serait pas à propos de remodeler la clause toute entière.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cela me va.

L'honorable M. POPE: Allez-vous abandonner le bill?

L'honorable M. McMEANS: L'honorable leader du gouvernement peut-il me dire ce que signifie l'expression "bonnes vie et mœurs?"

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Est-ce dans la clause explicative?

L'honorable M. DANDURAND: Je doute fort que ce soit dans la clause explicative.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED J'aimerais que l'on retranchât aussi ces mots. La question de conduite ne devrait pas du tout entrer en ligne de compte. C'est tout simplement un principe légal que nous déclarons mettre en vigueur au sujet de la transmission des biens des sauvages. Y ajouter cet élément de "bonnes vie et mœurs" sans que personne puisse le déterminer, me semble une drôle façon de légiférer.

L'honorable M. DANDURAND: Alors pourquoi l'honorable sénateur, puisqu'il propose de biffer le mot "pareille", n'en fait-il pas autant pour les mots "bonnes vie et mœurs"?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je suis prêt à le faire.

L'honorable M. DANDURAND: L'article se lirait alors comme suit:

28. Dans le cas où un sauvage meurt intestat, sans enfants et laissant une veuve, ses biens de toute nature passent à celle-ci; et dans le cas où il ne laisserait pas de veuve, ses biens passent à son plus proche parent;

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Voilà une bonne suggestion et je propose qu'elle soit adoptée. La Couronne pourra de la sorte, puisque les sauvages sont sous la tutelle du gouvernement, préparer pour la prochaine session une clause lui conférant l'administration des successions au cas où une veuve ne posséderait pas toutes les vertus nécessaires pour lui permettre de bien administrer son héritage. Ce serait la meilleure façon de régler la question.

L'honorable M. POPE: Je suis d'avis que nous devrions accorder aux sauvages les mêmes privilèges qu'aux blancs. Ils devraient pouvoir prouver leur bonne ou mauvaise conduite selon le cas. Nous avons dans cette Chambre, un comité chargé de régler les cas de divorce et d'enquérir sur l'immoralité ou l'infidélité de l'homme ou de la femme; je ne vois pas pourquoi, si nous voulons civiliser les sauvages, nous ne pourrions pas tolérer chez eux les iniquités comme les bons côtés de la civilisation. Je considère qu'ils devraient jouir des mêmes privilèges que les blancs.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable leader du gouvernement peut-il me dire s'il existe une distinction entre la répartition des successions d'après cette loi et d'après les statuts des différentes provinces. Si un sauvage meurt au Manitoba, en Saskatchewan ou dans l'Alberta, est-ce que la répartition de sa succession n'est pas régie par les lois de la province?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, pas s'il s'agit d'un sauvage émancipé.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas très bien étudié le mécanisme de la Loi des sauvages, mais, d'après les amendements que j'ai sous les yeux, je serais porté à croire que les sauvages ne tombent sous le coup que d'une seule loi et d'une seule juridiction.

L'honorable M. McMEANS: Cela n'a pas sa raison d'être. Pourquoi un sauvage qui

laisse des biens dans une province de l'ouest ne serait-il pas régi par les statuts de la province dans laquelle il demeure?

L'honorable M. BEIQUE: La politique du gouvernement est tout l'opposé. Les sauvages sont sous tutelle; ils sont les pupilles du gouvernement.

L'honorable M. McMEANS: Je le comprends parfaitement mais si un sauvage fait l'acquisition d'une propriété et qu'il en ait les titres et que la loi de sa province décrète que sa succession devra être répartie de telle ou telle façon, je ne vois pas pourquoi cette répartition ne devrait pas être faite conformément aux lois de la province dans laquelle il demeure. Par exemple au Manitoba, si un sauvage meurt laissant une veuve sans enfant, ses biens vont à la veuve.

L'honorable M. DANDURAND: Je considère qu'un sauvage, quel que soit le lieu de sa résidence, reste, s'il n'est pas émancipé, sous la protection de la Loi des sauvages.

L'amendement proposé par l'honorable sir James Lougheed est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill tel qu'amendé, et l'amendement est ratifié.

TROISIEME LECTURE

Lhonorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

La motion est adoptée et le bill lu une troisième fois, puis adopté, tel qu'amendé.

BILL DES DOUANES

ETUDE EN COMITE

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité sur le Bill n° 236, intitulé: Loi modifiant la Loi des Douanes.

Président, l'honorable M. McMeans.

Article 1—Limite de la déduction sur les articles fragiles importés par chemin de fer ou véhicules:

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'honorable sénateur me permettra-t-il de lui dire que la note explicative qui figure sur la page droite n'a, selon moi, aucun rapport avec le bill que nous étudions. Cet article du bill a trait à un sujet tout à fait différent. De fait, la même remarque s'applique à l'autre article. Le bill, sans parler de la note explicative, est une bonne mesure et je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'il soit adopté.

Les articles 1 et 2 sont adoptés.

L'hon. M. McMEANS.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport du bill est fait sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

La motion est adoptée et le bill lu une troisième fois, puis adopté.

BILL DU TRAITE COMMERCIAL AVEC LA FINLANDE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 239, intitulé: "Loi concernant le commerce entre le Canada et la Finlande."

Il dit: J'ai un certain nombre d'exemplaires, que je distribuerai, du traité de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et la Finlande. C'est pour ainsi dire la loi britannique, ou une partie de cette loi, que comporte le projet de loi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Est-ce un traité négocié entre le gouvernement du Canada et la Finlande?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'en vois aucun indice dans le bill ou dans l'exposé.

L'honorable M. DANDURAND: Non, cela découle de la loi britannique. Si l'honorable monsieur daigne lire l'article 23 du traité de commerce et de navigation conclu entre le Royaume-Uni et la Finlande, il comprendra notre manière de procéder. Cet article énonce:

Les stipulations du présent traité ne s'appliqueront pas à l'Inde ni à aucun des dominions autonomes, colonies, possessions ou protectorats de Sa Majesté britannique, à moins que le représentant de Sa Majesté britannique à Helsingfors ne donne avis du désir de Sa Majesté britannique que lesdites stipulations s'appliquent à un tel territoire.

Néanmoins, les articles produits ou fabriqués dans l'Inde ou dans l'un des dominions autonomes, colonies, possessions ou protectorats de Sa Majesté britannique, bénéficieront, en Finlande, du même traitement dont les articles similaires auraient bénéficié s'ils eussent été produits dans le Royaume-Uni, tant que les articles produits ou fabriqués en Finlande jouiront, dans l'Inde ou dans ces dominions autonomes, colonie, possession ou protectorat, d'un traitement aussi favorable que celui accordé aux articles produits ou fabriqués dans un autre pays étranger.

En d'autres termes, la Finlande est disposée à accorder son traitement de la nation la plus favorisée aux pays qui accorderait le même traitement à ses propres produits. Par conséquent, les honorables sénateurs constateront que le préambule énonce explicitement:

Considérant qu'en vertu du traité de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni de la Grande-

Bretagne et d'Irlande et la Finlande, conclu à Helsingfors le quatorzième jour de décembre 1923, il est prescrit, à l'article 23, que les stipulations dudit traité ne s'appliquent à aucun des Dominions autonomes, à moins qu'avis ne soit donné du désir de Sa Majesté que lesdites stipulations s'appliqueront audit Dominion, mais que, néanmoins, les marchandises dudit Dominion bénéficieront en Finlande du même traitement dont jouiraient des marchandises semblables si elles étaient produites dans le Royaume-Uni aussi longtemps que les marchandises produites ou fabriquées en Finlande jouissent dans ce Dominion du traitement de nation favorisée; et considérant qu'il est désirable que le Canada bénéficie de cette partie dudit article 23 qui prescrit l'échange desdits avantages commerciaux mutuels: A ces causes, Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

En son article 2, le bill assure le traitement de la nation la plus favorisée aux produits finlandais suivants:

Les marchandises produites ou fabriquées en Finlande recevront au Canada un traitement aussi favorable que celui qui est accordé aux marchandises produites ou fabriquées dans tout autre pays étranger aussi longtemps que les marchandises produites ou fabriquées au Canada recevront en Finlande le même traitement que celui dont jouissent les marchandises identiques produites ou fabriquées dans le Royaume-Uni.

L'article 3 dispose que le Gouverneur en conseil peut édicter les arrêtés et règlements jugés nécessaires à l'exécution de la loi et, moyennant un préavis de 6 mois, le traitement de la nation la plus favorisée peut cesser. De plus, toutes les lois incompatibles avec cette mesure législative sont suspendues, et le traitement de nation favorisée peut être prorogé après le jour que le Gouverneur en conseil fixera par proclamation.

Notre commerce avec la Finlande en est encore à son début. Durant les 12 derniers mois terminés le 31 mars, nous avons acheté de ce pays pour la faible somme de $6,990.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pour combien lui avons-nous vendu?

L'honorable M. DANDURAND: Pour $1,754,279. La Finlande nous a vendu des céréales, une faible quantité de produits préparés, et pour $5,000 de papier. Nos ventes se sont décomposées comme suit:

Exportation (produits canadiens)	
Seigle	$ 173,600
Farine d'avoine et avoine roulée	63,690
Farine de blé	1,322,501
Saindoux	67,425
Bandages (voitures)	7,219
Tuyaux et tubes	37,341
Machines à tondre l'herbe	28,283
Cultivateurs	1,510
Charrues	2,526
Autres outils et instruments agricoles	699
Machines à additionner	19,125
Autres machines	7,820
Automobiles	13,523
Autres véhicules	3,200
Autres articles	5,817
Total	$1,754,279

Nous sommes informés que la Finlande négocie actuellement des traités avec d'autres pays, qui obtiendront les avantages que nous procure cette clause du traité britannique. Les industriels canadiens qui sont entrés en relations avec la Finlande estiment qu'ils seraient placés dans une situation réellement désavantageuse dans le développement de leur commerce, qui peut devenir important, s'ils restaient soumis au tarif général de Finlande pendant que d'autres pays concurrents bénéficieraient du traitement de la nation la plus favorisée. Une compagnie de papier et de pâte de bois m'a transmis la dépêche suivante:

Nous apprenons que les Communes ont adopté le traitement de faveur avec la Finlande et que la mesure sera présentée au Sénat aujourd'hui. Vous savez que la Finlande est reconnue comme le pays de l'univers qui produit à meilleur marché le papier d'emballage kraft et la pâte de bois, et que les Finlandais sont cause que les prix actuels du papier et de la pâte de papier d'emballage ne soient pas rémunérateurs. Il y a quelque temps, nous avons informé le ministre des Douanes de la nécessité de protéger nos intérêts et de porter de 25 à 35 pour 100 le droit sur le papier d'emballage et, au lieu de nous aider, les Communes ont abaissé le droit à 20¼ pour 100 pour la Finlande. Cette attitude est certainement très décourageante pour nous, et nous nous adressons à vous pour que vous preniez les mesures nécessaires afin de protéger notre intérêt.

Le ministère des Finances m'apprend que, jusqu'ici, la Finlande nous a vendu seulement pour $5,000 de papier, tandis que cette compagnie vend pour plus de $3,000,000 à l'étranger.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: De quels produits.

L'honorable M. DANDURAND: De papier d'emballage; et je suis certain que ce n'est pas cette compagnie elle-même qui exporte du papier pour le montant que j'ai indiqué.

Etant donné cette vaste exportation de cet article, on ne croit pas qu'un droit de 20 pour 100 puisse susciter une crainte que le marché canadien ne soit envahi ni que nos fabricants souffrent de l'importation au Canada d'un article similaire fabriqué en Finlande. Nos fabriques sont solidement établies, et leurs exportations sont si élevées que je me demande si leur crainte n'est pas vaine et si, en étudiant l'avantage général du Canada, nous ne devrions pas poursuivre la délibération et adopter ce projet de loi, car cette mesure permet à un certain nombre d'industries canadiennes d'augmenter leur volume d'affaires en Finlande, dont la population est de 3,335,000. Avec cette explication, je n'hésite pas, malgré la protestation que j'ai reçue, de proposer la deuxième lecture du bill.

L'honorable P.-E. BLONDIN: Je dois réitérer le grief formulé hier et portant que ce

bill nous est présenté à une heure si avancée de la session que nul ne peut vérifier les faits ni obtenir les renseignements qui nous permettraient de préciser la situation. Mon honorable ami vient de mentionner une protestation que lui a transmise un fabricant de papier d'emballage kraft. J'ai aussi reçu de très vives protestations, qui me paraissent très fortement motivées.

Hier, l'honorable sénateur a réussi à faire approuver par cette Chambre un traité avec la Belgique. La Belgique est un pays puissamment organisé avec lequel nous avons eu dans le passé d'importantes relations commerciales. Et même si quelqu'un de nos collègues avait des doutes au sujet de ce traité, nous tenons tous la Belgique en haute estime et, pour ma part, je serais disposé à lui accorder le bénéfice du doute.

Mais, dans le cas actuel, nous négocions avec un pays pour ainsi dire inconnu, qui fit autrefois partie de la Suède, devint russe en 1808 et conquit son indépendance en 1918 ou 1919. La population de la Finlande est de trois millions, et l'argument que l'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien) a présenté hier m'a très grandement impressionné. En effet, nous ouvrons un marché de 8,000,000 d'habitants, dont la faculté d'achat est énorme, à une nation de 3,000,000 seulement. Il doit, ce me semble, exister une raison particulière ou un motif très puissant pour que nous favorisions ce traité.

Inutile de répéter les observations d'hier à l'égard de la situation générale du pays. Vu notre état financier actuel, nous devrions user d'une extrême prudence en matière tarifaire. Nos fabriques sont presque dans le marasme, et l'agent européen a subi une telle dépréciation que même des traités qui pourraient être par ailleurs favorables doivent être différés jusqu'à des jours meilleurs et jusqu'à ce que la valeur monétaire se stabilise. Rien ne me porte à favoriser ce projet de loi.

Que nous révèlent les statistiques? Que la Finlande produit et exporte à peu près les mêmes produits que le Canada, et que le bois d'œuvre, la pâte de papier, la cellulose et le papier constituent ses principales industries. Ses plus importants produits agricoles sont le seigle, l'orge, l'avoine et les pommes de terre; ses forêts sont très riches, et la Finlande exporte d'immenses quantités de bois préparé; elle exporte aussi des produits laitiers.

A l'examen plus approfondi, je constate que la Finlande est un pays fortement exportateur et très faiblement importateur. L'année dernière, ou l'année précédente, le chiffre de ses exportations en Angleterre a atteint $50,000,000, tandis que le chiffre de ses importations n'a été que de $3,000,000.

Laissant de côté les généralités, j'aborderai le cas que mon honorable ami vient de mentionner. J'ai reçu des lettres de deux compagnies bien connues et très importantes, qui occupent un très grand nombre d'employés et dont le capital est très élevé. L'une de ces lettres énonce:

> La Finlande possède, comme vous le savez, d'immenses forêts. Elle dispose donc d'un vaste surplus de papier d'emballage kraft et d'autres produits forestiers. Vu qu'il n'existe pour ainsi dire pas de marché intérieur en Finlande, l'industrie finlandaise de papier et de pâte de papier dépend presque exclusivement du commerce d'exportation. Le prix de revient, les conditions de vie et la dépréciation du change lui permettent de fabriquer le papier d'emballage kraft à meilleur compte qu'au Canada. De fait, cette fabrication est même moins coûteuse que dans les pays scandinaves, et ce sont les Finlandais qui, il y a un an ou deux, ont forcé la baisse du papier d'emballage kraft et de la pâte de bois à des prix tels qu'aucune fabrique de ce papier dans l'univers ne peut le fabriquer avec profit; et comme les Finlandais continuent à en baisser les prix, l'industrie mondiale du papier d'emballage kraft est dans une situation très précaire.
>
> Aujourd'hui les prix du papier d'emballage kraft au Canada sont légèrement moins élevés qu'aux Etats-Unis, bien que la population de ce dernier pays soit de 110,000,000, et que les Etats-Unis soient naturellement, à cause de leur vaste consommation, en mesure de le fabriquer à un prix moins élevé qu'au Canada.
>
> Nous ne pouvons, par conséquent, diminuer nos prix actuels sans subir une forte perte. Prenez, par exemple, notre prix à Vancouver. Il y a quelques semaines, à cause de la concurrence étrangère, nous avons dû abaisser notre prix de 1 centin la livre au-dessous du prix américain, et il faut observer que l'industrie américaine du papier kraft est protégée par un droit de 30 pour 100.
>
> En présence de cette situation, je ne puis certes pas voir la logique des autorités canadiennes qui consentent à négocier des traités avec un pays comme la Finlande, dont les produits font une concurrence directe à nos propres produits, dans des conditions tout à fait plus avantageuses que les nôtres. Je considère que ces négociations sont très néfastes, et le Sénat devrait rejeter le projet de loi, dès qu'il sera présenté. Il est assez déplorable que le traité belge ait été ratifié.

Il est très naturel que l'auteur de cette lettre exprime ce sentiment.

L'honorable M. BEIQUE: Quel est le nom de cette compagnie?

L'honorable M. BLONDIN: La Wayagamack. La Dominion Paper Company m'a aussi adressé une lettre dont les termes ressemblent à peu près à ceux de la lettre de la Wayagamack Pulp and Paper Company, que je viens de lire. J'expose ces faits à la Chambre, qui les jugera à son gré. Il me semble toutefois qu'il ne faudrait pas rejeter les prétentions de ces messieurs avant de les avoir étudiées comme elles le méritent.

En terminant, je répéterai que nous sommes saisis de cette très importante question à un moment où des personnes qui désirent, comme moi, rendre justice à ces fabricants, se trouvent entravées par le manque de renseignements et forcées de voter aveuglement en

faveur du traité, ou bien de s'y opposer ou de tâcher d'en faire différer l'étude jusqu'à ce qu'elles aient eu l'occasion d'approfondir la question.

L'honorable F. L. BEIQUE: Je suis un peu au fait de cette question. L'industrie du papier kraft est très importante, et c'est la compagnie mentionnée qui l'a inaugurée et qui a réussi à créer un très vaste commerce d'exportation. Mais au cours de la dernière année, elle a éprouvé, dans la production de ce genre de papier, une crise qui lui a occasionné une perte. Ayant été en relations avec les banquiers de la compagnie, je suis au courant de tous les détails. Outre les renseignements que j'ai reçus dans une lettre semblable à celle qui a été lue, je suis porté à croire qu'il serait très grave de notre part d'exposer cette compagnie à la concurrence des producteurs finlandais. La Finlande occupe un rang très éminent dans la fabrication du papier et de la pâte de bois. La main-d'œuvre y est très peu coûteuse et le bois très abondant.

Contrairement au projet de loi dont nous avons été saisis hier, le bill ne concerne pas un traité. Puisqu'il en est ainsi, il n'y aurait aucun préjudice à remettre à la prochaine session l'étude de la mesure, et cette demande est motivée, car nous aurions alors toutes les données. Si le traité intervenu entre la Grande-Bretagne et la Finlande procure un avantage, nous pourrons l'obtenir dans six ou douze mois, tout aussi bien qu'aujourd'hui. Nous voici à la mi-juillet. La Chambre se réunira probablement de nouveau au commencement de l'année prochaine, et il serait judicieux de différer jusque-là l'étude de ce projet de loi.

L'honorable M. DANDURAND: Quelque honorable sénateur est-il à même de faire connaître au Sénat quelle est la proportion des produits de cette industrie canadienne sur les marchés intérieurs et extérieurs.

L'honorable M. BEIQUE: Je ne puis fournir les détails, mais je puis télégraphier et me les procurer pour demain.

Cette compagnie possède une très vaste fabrique et elle fabrique du papier d'emballage de toute sorte. Toutefois, le papier kraft est un article plutôt nouveau, introduit au pays il y a environ quatre ou cinq ans. Cette industrie est très importante, et je sais qu'à l'exception de l'année dernière, ces industriels ont connu une grande prospérité. Ils ont cependant eu à subir la concurrence des Pays-Bas et d'autres pays—probablement la Finlande—et je sais qu'ils ont éprouvé de très fortes difficultés durant les douze derniers mois. Leurs exportations ont été très considérables.

L'honorable M. DANDURAND: S'il en est ainsi, ne doivent-ils pas subir la concurrence de la Finlande sur les marchés étrangers?

L'honorable M. BEIQUE: Leurs exportations sont élevées, mais leurs profits de ce chef ont été très fortement réduits.

L'honorable M. DANDURAND: Cet accord ne nuirait en aucune façon à leur commerce d'exportation.

L'honorable M. BEIQUE: Il lui nuirait assurément.

L'honorable M. DANDURAND: Dans leur commerce d'exportation ils font face à la concurrence de l'univers. Cet accord, qui leur enlève une protection d'à peine 3 pour 100, ne préjudicierait qu'à leur propre marché intérieur.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: De 4¾ pour 100.

L'honorable M. BLACK: En réalité, les fabricants canadiens de papier kraft contrôlaient le marché américain, mais l'exportation n'est pas rémunératrice aux prix actuels. Ces fabricants diffèrent tout à fait des fabricants de papier à journal. En effet, nous avons conclu avec nos voisins du sud un accord réciproque, aux termes duquel le papier à journal est introduit aux Etats-Unis sous une rubrique spéciale. Les fabricants de papier kraft peuvent-ils maintenir leurs usines en activité parce qu'ils contrôlent les marchés canadiens? Même aujourd'hui ils ne réalisent aucun profit, et si vous les entravez par un autre 4 pour cent, vous les mettrez dans une situation telle qu'ils ne pouront poursuivre leurs opérations.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Il me semble que ce projet de loi favorisera des étrangers, mais préjudiciera aux Canadiens.

L'honorable M. DANDURAND: Que mon honorable ami me permette de l'interrompre. D'après le mémoire que le ministère des Finances m'a remis, ce ministère n'a agi que sur les vives instances des minotiers canadiens, qui voient un important débouché pour eux en Finlande, à qui ils ont, l'an dernier, vendu pour $1,322,501 de farine de blé canadienne. C'est sur ces instances faites par des Canadiens au ministre des Finances, qui a jugé à propos d'accroître leur commerce avec ce pays-là, que le projet de loi a été présenté au Sénat.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Je dois féliciter les minotiers, s'ils ont réussi à commercer avec la Finlande. Nos minotiers peuvent concurrencer ceux des autres pays du globe. La Finlande achète de la farine de

différents pays où elle trouve les meilleures conditions, mais elle doit en acheter une partie au Canada. Ce traité n'aura pas pour effet, ce me semble, de nous faire vendre plus de farine à la Finlande. Nous avons importé de Finlande...

L'honorable M. DANDURAND: Pour une valeur de six mille dollars.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Six mille dollars de marchandises. Il y a très peu d'espoir d'y augmenter nos exportations de produits fabriqués.

L'honorable M. DANDURAND: Si mon honorable ami n'a pas la liste, je puis la lui passer. Elle indique que nous vendons à la Finlande des produits fabriqués.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Oui, j'ai la liste en main. C'est dans les produits naturels que nous pourrions espérer vendre à la Finlande pour un certain montant, et nous ne lui en vendons qu'une quantité très restreinte.

Mais cela pose la question de savoir si nous allons détruire nos industries canadiennes dans l'espoir d'atteindre un but plus ou moins imaginaire dans l'accroissement de nos exportations.

Je suis informé que les fabricants de papier d'emballage se sont adressés au gouvernement, il y a quelque temps, pour lui exposer leur pénible situation et lui démontrer qu'un droit de 25 pour 100 sur les produits finlandais n'était pas une protection suffisante. Ils ont demandé un droit de 35 pour 100. Les Etats-Unis jugent nécessaire de protéger cette espèce de papier par un droit de 30 pour 100 contre le même article finlandais. Au lieu de se rendre à la demande des fabricants canadiens de papier et de relever le tarif, le gouvernement l'abaisse aujourd'hui de 25 pour 100 à 20¼ pour 100.

Mon honorable ami (l'honorable M. Blondin) a lu des lettres qu'il a reçues de certaines compagnies de papier. Mais en face du Parlement, de l'autre côté de la rivière, se dresse une grande fabrique que la situation inquiète très sérieusement.

Lorsque de pareilles questions sont soulevées, je me demande toujours quelle est la nécessité d'un droit sur tel ou tel article. Dans le cas actuel, j'ai tâché de trouver la raison pour laquelle la Finlande peut fabriquer du papier et concurrencer le papier canadien, à des prix aussi faibles. J'ai soupçonné que la cause résidait dans la main-d'œuvre, et j'ai entrepris de découvrir quel en était le coût en Finlande. Je n'ai pu le déterminer exactement, mais je crois que ce coût ne doit guère varier dans la région de la Baltique.

Or, je constate dans le journal d'information commerciale, publié par le ministère du Commerce, numéro du 31 mai, que l'agent du Gouvernement canadien, un M. Wildress, a mené une enquête pour établir quels sont les salaires, de l'autre côté de la mer Baltique, en Allemagne; et je suppose que les salaires seraient encore moins élevés en Finlande. Si vous tenez compte de ces chiffres, vous comprendrez facilement pourquoi la Finlande possède un si grand avantage sur les autres pays dans la vente du papier. Le tableau que j'ai sous les yeux indique, pour le mois de mars 1924, les salaires hebdomadaires en Allemagne, en rentenmarks. Je crois que cela signifie des marcs-or, car il est énoncé que 4.20 rentenmarks valent un dollar, et le tableau est sur cette base. Les ouvriers en bois qualifiés recevraient 22.78 de ces marcs par semaine, soit l'équivalent de $5.40. Les ouvriers non qualifiés toucheraient 19.81 marcs par semaine, soit $4.70. Le tableau contient une longue liste de différents autres métiers et professions, et je ne lirai pas tous ces chiffres au Sénat. Je désire néanmoins indiquer les salaires payés aux ouvriers du textile dans ces pays européens de la Baltique. Ces chiffres n'ont aucun rapport à la question, mais ils peuvent être intéressants. Voici les salaires des ouvriers du textile: hommes, 18.34 de ces marcs—marcs-or, je suppose—par semaine, soit $4.37; femmes, 12.58 marcs, soit $3 par semaine.

Les ouvriers canadiens employés dans l'industrie canadienne du papier ne doivent certes pas gagner moins de $3 par jour; ce doit être le salaire minimum.

Calculez maintenant ce que ces salaires représentent dans le coût, et comparez-les avec ceux de la Finlande et avec son prix de revient. On me dit que les Etats de la Baltique expédient le papier comme lest dans différentes parties du globe. D'autres pays que la Finlande l'expédient ainsi, mais la Finlande produit le papier à meilleur marché que tous ces autres pays.

Un de nos collègues vient de parler de Vancouver. Les fabricants canadiens de papier ne peuvent aucunement espérer atteindre le marché de Vancouver, à cause des faibles taux de fret de la Baltique, et il leur est impossible de faire concurrence dans certaines régions voisines du littoral canadien.

L'honorable leader a demandé si certaines fabriques exportaient et il a inféré que si elles exportaient et entraient en concurrence avec la Finlande, elles devraient être à même de rivaliser avec elle sur le marché canadien. Je puis assurer à mon honorable ami que c'est entièrement sortir de la question. Il faudrait avoir tous les détails et tous les renseignements pour

comprendre ce problème. Comme la plupart de nos industries, l'industrie du papier est aujourd'hui en quête de marchés. Il me répugne de le déclarer, mais je ne crois pas qu'à l'heure actuelle il existe au pays plus de dix grandes industries produisant des dividendes sur leur capital, et en situation de les payer.

Dans de pareilles circonstances, et quand le gouvernement compte sur la prospérité de ces industries pour acquitter les impôts et l'intérêt de notre dette publique, pourquoi légiférer dans ce sens? Le gouvernement est intéressé dans chaque industrie nationale dans la mesure de 10½ pour 100 de ses profits, s'il elle en réalise. Chaque industrie doit verser ce tantième d'impôt sur le revenu avant de pouvoir servir des dividendes à ses actionnaires Et pourtant ces rudes travailleurs, les manufacturiers, que nous paraissons persécuter sans cesse, sont frappés de cet impôt et harassés par des lois de cette nature. A cet impôt de 10½ pour 100 sur le revenu prélevé sur tous les profits avant que les actionnaires puissent toucher un dividende vient s'ajouter la taxe de 5 pour 100 sur les ventes dans toutes ces industries canadiennes. Pensez à ce que cela signifie pour les compagnies qui ne réalisent aucun profit. Cela équivaut à un impôt sur leur capital, quand ces compagnies réduisent leurs prix afin de conserver le marché canadien et compriment leurs prix de revient pour maintenir leurs usines en activité, employer leur main-d'œuvre et ne pas sombrer. De 6 pour 100 qu'elle était l'année dernière la taxe sur les ventes a été ramenée à 5 pour 100. Une maison de commerce peut faire de grandes ventes afin de se maintenir à flots, payer les salaires de ses employés et solder ses dettes, mais, qu'elle réalise un profit ou non, elle doit néanmoins acquitter cette taxe de 5 pour 100 sur les ventes. D'où l'argent provient-il lorsqu'il n'existe pas de profit? Ne provient-il pas du capital?

L'honorable M. DANDURAND: Il est perçu du consommateur.

L'honorable G. H. ROSS: C'est le consommateur qui le paye.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Comment peut-il être perçu si la maison de commerce ne réalise aucun profit à la fin de l'année?

L'honorable M DANDURAND: La taxe sur les ventes est exigée du consommateur.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Cette théorie est tout à fait erronée. Très peu de maisons d'affaires peuvent faire retomber cette taxe sur le consommateur, et les seules qui le peuvent sont celles qui possèdent un monopole absolu. La maison de commerce ordinaire ne le peut pas. Le manufacturier obtient ce qu'il peut pour son produit et, à la fin de l'année, il constate un déficit dans ses livres. Dans ce cas, comment lui est-il possible de faire retomber cette taxe sur le consommateur? Il doit l'acquitter à même son capital. Un rapport présenté au Sénat a révélé que, l'an dernier, trois à quatre mille industries canadiennes n'ont aucunement pu acquitter leurs taxes sur les ventes, et ces taxes s'accumulent sans cesse. Nous avons imposé ces charges aux fabricants canadiens, et nous espérons qu'ils aideront à payer les taxes de ce pays et à acquitter l'intérêt de notre dette pour que le Canada soit florissant. Nous ne faisons que mettre entrave sur entrave à leur prospérité.

J'ai lieu de croire qu'avant de consentir à ce traité le gouvernement ne s'est pas renseigné comme il aurait dû auprès des fabricants canadiens, que ce traité atteint, et qu'il ne leur a pas procuré l'occasion de lui exposer leurs vues. Le pays n'a-t-il pas intérêt à ce que ces fabricants jouissent d'un certain degré de prospérité? Comme je l'ai déjà fait observer, l'intérêt du gouvernement se traduit par un prélèvement de 10½ pour 100 sur les profits de chaque industrie, et de 5 pour 100 sur les ventes, qu'il y ait profit ou non. N'est-il pas mieux d'accorder le libre accès à notre marché. Je suis d'avis qu'on n'a pas fait une étude assez approfondie de la question, pas plus d'ailleurs que pour le traité avec la Belgique. Je suppose que c'est un autre avertissement. Hier soir, j'ai entendu mon honorable ami, le leader, parler de ce traité belge et de la question de protection et de taxation pour les fins de revenus.

L'honorable M. DANDURAND: Je répondais à mon honorable ami.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Ce n'était pas le langage de mon honorable ami, non plus que celui de la bonne vieille province de Québec, mais le langage des radicaux du pays, qui, j'allais dire, ne savent pas ce qu'ils veulent, mais qui tout de même ne sont pas contents s'ils n'atteignent pas leur objet. Cette question tarifaire est l'une des plus épineuses qui soient au point de vue législatif, et l'idée paraît être aujourd'hui d'élargir sans cesse les brèches pratiquées dans notre mur douanier.

C'est pour signaler cette tendance que j'ai pris part au débat et afin de faire ressortir auprès de mon honorable ami ce qu'il sait aussi bien que ses collègues, que ses propos dans la discussion de la protection et du tarif en vue du revenu ne sont pas le langage de

sa propre province. Ce ne peut être l'opinion de Québec, qui est une province industrielle. Le jour viendra où nous devrons envisager cette question de protection et fixer notre régime fédéral. La protection est la clef de voûte de la Confédération, et si nous la supprimons nous constaterons certainement les conséquences de notre acte.

De l'Atlantique au Pacifique, le Canada a une largeur de 4,000 milles, et je ferai remarquer à la Chambre que le doublement des taux de fret au cours des quelques dernières années a presque doublé cette distance. La population du pays est disséminée, comme elle l'a toujours été, mais nous avons espéré que nous pourrions combler les vides à une allure plus accélérée. Par malheur, certains taux de transport sont presque le double de ce qu'ils étaient avant la guerre. Au nord du lac Supérieur se trouve un vide de mille milles entre l'Est et l'Ouest. Cette région est plus ou moins improductive, et nous pouvons dire qu'elle est stérile. Nous avons constamment regretté ce fait, et nous avons toujours cru que si nous pouvions peupler ce territoire, nous établirions un plus étroit contact entre l'Est et l'Ouest. Du fait que les taux de transport des marchandises sur ce millier de milles a doublé, cette distance a aussi doublé. Nous devons aujourd'hui résoudre le problème de ces taux de transport. Il est difficile à nos provinces de commercer entre elles comme elles le pouvaient avant la guerre.

Au lieu de continuer à nous payer de chimères, nous devrions faire une étude approfondie de ces questions; car nous nous complaisons dans une fausse sécurité si nous ne nous soucions pas de la situation qui règne actuellement au pays. Etudions ces questions. Considérons le sort des ouvriers canadiens. Oublions le capitaliste ou le manufacturier. Si nous poursuivons une politique qui conservera notre population au pays, le Canada sera prospère. Mais si nous poursuivons une autre politique, le Canada ne sera pas prospère. La stabilité tarifaire sera synonyme de la stabilité financière. Sans la première, la deuxième sera impossible.

Je crois—et j'ose à peine le murmurer—qu'il existe un grand manque de confiance en ce pays. Il faut en attribuer la cause à l'incertitude qui règne aujourd'hui à certains égards. Les capitalistes n'osent plus engager de fonds dans de nouvelles entreprises qui procureraient de l'emploi à la main-d'œuvre, et leur défiance provient de la politique incertaine et vacillante du gouvernement que mon honorable ami représente dans cette Chambre. Il est impossible d'avoir en même temps une politique fiscale vacillante et la prospérité au pays. Autant nous convaincre que ce dominion durera et qu'il ne s'y implantera pas des conditions très radicales ou nouvelles. Le peuple canadien conservera son entité nationale et ne fera pas partie des Etats-Unis. Quand nous serons bien pénétrés de cette idée, nous reconnaîtrons que le problème ne comporte qu'une solution: un régime de protection adéquate qui permettra à la population du pays de commercer entre elle.

Je n'avais guère le dessein de parler aussi longtemps, mais j'ai tenu à signaler quelques-uns de ces points. Nous pourrions très avantageusement prendre comme modèle les Etats-Unis, qui ont adopté le tarif Fordney, dont la conséquence, à notre égard, a été de dépeupler notre pays. Les Etats-Unis ont mis un frein à l'immigration d'Europe, mais jusqu'à ces derniers temps ils ont permis aux Canadiens de franchir librement la frontière, et la porte est encore ouverte. La situation des salaires au Canada doit, en général, être à peu près la même qu'aux Etats-Unis; sans quoi nos citoyens traverseraient la frontière. Par conséquent, si le coût de la production en ce pays équivaut à celui des Etats-Unis, comment réussirons-nous à conserver les nôtres au Canada, à moins d'adopter, à ce sujet, des lois semblables aux lois américaines? Je ne prétends pas que notre tarif doive être aussi élevé que celui des Etats-Unis. Je n'exposerai pas le genre de tarif qu'il nous faudrait, car je ne pourrais pas très bien l'expliquer en ce moment. Je dirai cependant que nous devrions cesser d'ainsi pratiquer des brèches dans notre mur. Par ce projet de loi, nous pratiquons une autre brèche, en permettant l'importation au pays de papier finlandais, lequel fera concurrence à notre papier canadien, et nous oublions que le coût de la main-d'œuvre en Finlande ne représente qu'environ un cinquième du coût de la main-d'œuvre canadienne, ou peut-être moins. Je ne favorise pas, en ce pays, soit à l'égard des impôts ou du tarif, la poursuite d'une politique qui tarira les sources de revenu, et c'est, je crois, absolument la politique que nous poursuivons en ce moment.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, ce qui me frappe le plus profondément dans la mesure que nous délibérons, c'est l'absence de faits scientifiques ou de méthode dans les questions de ce genre. Nous négocions sans discernement des conventions de cette nature, et sans étudier leur application aux industries canadiennes ou aux placements de capitaux au pays.

Pour bien le démontrer, je ferai remarquer que les industries les plus atteintes—non seulement atteintes, mais menacées—par ce traité de commerce n'ont aucunement été notifiées de l'accord que le gouvernement projetait de négocier avec la Finlande. J'apprends de source certaine que, de l'autre côté de la rivière, l'importante fabrique de papier, la compagnie Eddy, n'a eu connaissance du projet qu'hier ou avant-hier. Eh bien, cette vaste compagnie, l'une des plus importantes de ce district, et dont le capital d'exploitation s'élève à six ou sept millions, entreprend une dépense de trois autres millions pour agrandir ses usines. Or, ce traité lui crée une rivale qui sera une très sérieuse menace pour son capital investi. Est-ce un système de la part de ce gouvernement de menacer la vie industrielle du pays par la négociation d'accords de cette espèce, sans tenir absolument aucun compte de leur nécessité ou de leur effet sur notre propre commerce? La négociation de traités paraît plus ou moins être une obsession pour le gouvernement canadien. Pendant toute ma carrière publique, je n'ai jamais eu connaissance d'autant de traités qu'aujourd'hui. Je ne puis dire si c'est un indice d'activité au ministère du Commerce, ou de la nature progressive du gouvernement de commercer avec l'univers, sans égard à notre propre commerce intérieur, mais il me semble que nous concluons aujourd'hui, plus que par le passé, des traités commerciaux avec des puissances étrangères.

A mon sens, un accord commercial est un échange de denrées, mais celles que nous importons doivent être différentes de nos propres produits. Si les deux produits sont similaires, comme dans ce projet de traité, nous nuisons certainement à nos propres industries et aux capitaux canadiens, surtout aux énormes capitaux placés au pays en vue de développer un genre particulier d'industrie.

Je puis très bien comprendre, apprécier et priser notre négociation d'un traité de commerce avec un pays dont les produits diffèrent des nôtres, afin d'en permettre un libre échange, ce qui serait profitable aux deux pays. Mais quand nous invitons inutilement nos concurrents à entrer en lice, je ne puis comprendre l'attitude de nos hommes d'Etat. Le projet actuel comporte un traité avec la Finlande, un pays qui se livre aux mêmes industries que nous. La conséquence manifeste de ce traité serait de permettre le libre accès absolu aux importations de la pâte de bois et des produits du bois au Canada. Or, nous ne pouvons évidemment pas concurrencer la Finlande dans la production du papier, de la pâte de bois ou des produits du bois. La Finlande possède d'immences forêts...

L'honorable M. DANDURAND: Le Canada en possède aussi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: D'accord, mais pour développer nos ressources nous devons employer des ouvriers qualifiés, tandis que la Finlande a une population ouvrière qu'elle peut occuper en payant un cinquième seulement des salaires payés aux ouvriers canadiens.

Est-ce raisonnable de supposer que nous pouvons faire concurrence aux produits du bois de la Finlande sur les marchés de l'univers, une fois que nous aurons introduit la Finlande dans nos marchés? Jusqu'ici, nos exportations en Finlande se sont élevées à environ $1,750,000, et elles ont consisté surtout en produits agricoles. Y a-t-il une raison qui nous empêchera de continuer à y exporter notre farine et nos produits agricoles? Je présume que la Finlande achète de nous parce qu'elle y trouve son compte.

Il y a quelques instants, mon honorable ami de Toronto a dit que nous devrions suivre l'exemple des Etats-Unis. Sans imiter les Etats-Unis, ou leur ériger un culte, notre meilleure ligne de conduite serait de nous modeler sur eux à l'égard des traités de commerce. Or, dans ce cas particulier, les Etats-Unis ont imposé un droit de 30 pour 100 sur toutes les importations finlandaises de cette espèce. Nous nous proposons d'abaisser notre tarif de 25 à 20¼ pour 100, malgré le fait que nos propres industries ont exposé au gouvernement qu'elles ne pouvaient poursuivre avec succès leurs opérations, si le droit n'était pas porté à 35 pour 100. Et aujourd'hui, nos industries canadiennes vendent leurs produits sur la côte du Pacifique, en deçà de nos frontières, à un centin moins la livre que les industries américaines similaires reçoivent pour leurs produits.

S'il n'existe pas de concurrent, nous ne devrions pas, ce me semble, conclure un traité de commerce. S'il existe sur le marché étranger un concurrent qui ait reçu de ce marché certains avantages sur nous, c'est alors notre devoir de tâcher de négocier un traité de commerce avec ce marché étranger particulier, afin de pouvoir rivaliser avec notre concurrent. Je ne connais cependant pas de concurrent aussi redoutable que les Etats-Unis. Si nous pouvons réussir à leur faire concurrence sur les marchés étrangers, nous ne pourrons établir avec succès notre commerce. Il me semble donc que ce doit être l'un des considérants

dans la négociation de ces traités de commerce avec les pays étrangers; et si nous n'acquérons pas, sans nuire à nos opérations industrielles, un avantage manifeste qui permettra à notre population de se procurer des denrées à des prix plus modérés, nous ne sommes pas justifiés de négocier un traité commercial de cette nature.

Un autre aspect mérite d'être approfondi, et je le signalerai à mon honorable ami: c'est la nécessité de maintenir la stabilité de nos capitaux en ce pays. Si la stabilité de notre activité commerciale est amoindrie de quelque façon, le Canada en ressentira le contrecoup dans toutes ses ramifications publiques et commerciales. On ne peut menacer nos capitaux engagés sans en subir la conséquence dans tous les domaines de la vie.

Nous avons profondément étudié la création du tarif. Au cours de la présente session du Parlement, l'institution d'une Commission du tarif a été proposée. Mais pourquoi l'instituer, si tous les ans, et à chaque session, le tarif est menacé par la négociation de ces traités, sans égard aux conséquences sur nos industries nationales? Le tarif établi doit être permanent si nous voulons créer ces industries; mais chaque fois que nous négocions de pareils traités, cela équivaut à un abaissement tarifaire. Cela est même pire, car leur négociation est clandestine. Les industriels atteints ne connaissent rien de ces traités avant leur dépôt au Parlement, et la menace de cette concurrence étrangère vient troubler plus ou moins la stabilité de nos établissements.

Dans la négociation de ces traités, le gouvernement devrait tenir compte de tous ces considérants. Les services administratifs me paraissent manquer d'experts dont les avis seraient judicieux pour les projets de cet ordre. De plus, avant de présenter au Parlement de pareils traités, il faudrait en donner un avis public par tout le Canada et en indiquer l'effet. La moindre pétition adressée au Parlement doit être précédée d'un avis de deux ou trois mois dans la *Gazette dw Canada* et dans les journaux du pays. Et sans la publication d'aucun avis, nous siégeons pour délibérer sereinement un accord commercial, hors la connaissance de l'industrie du papier, notre plus importante industrie nationale.

J'adresse ces quelques observations à mon honorable ami, car je sais que s'il nous exprimait sa pensée, il se déclarerait convaincu que cette manière d'agir menace le succès et la prospérité de ce Dominion.

L'honorable M. DANDURAND: Que doit considérer le gouvernement lorsque des manufacturiers canadiens lui adressent cette demande? Le simple fait que, l'an dernier, sur les $6,000 de produits que la Finlande nous a vendus il y avait pour $5,200 de bois et de papier. Par contre, les importations canadiennes en Finlande ont atteint $1,700,000. Voici la situation. Notre production et nos exportations de pâte de bois et de papier sont énormes. Il en est de même en Finlande. La pâte de bois et le papier exportés de Finlande au pays sont frappés d'un droit de 25 pour 100. Aux termes de ce projet de traité commercial, ce droit est ramené à 20½ pour 100, que les produits finlandais doivent acquitter avant d'envahir notre marché. Le ministère estime que ce droit constitue une protection suffisante pour notre industrie de pâte de bois et de papier, qui subit la concurrence de la Finlande et des autres pays de l'univers en dehors de nos frontières; et cette protection devrait être suffisante pour une industrie de produits naturels aussi fermement établie.

Dans la correspondance que j'ai reçue d'une de ces compagnies, je remarque que ces dernières espèrent aujourd'hui une plus forte protection en ce pays. Mon honorable ami, qui a lu un extrait de la correspondance qu'il a reçue, en indique la raison. Est-ce le seul motif ou le motif principal pour lequel elles croient qu'il leur faut une plus grande protection afin de sauvegarder leur marché intérieur? Un autre honorable sénateur a exposé le même motif. C'est pour permettre à ces compagnies de faire face à la vive concurrence qu'elles subissent en Colombie-Britannique. C'est une nouvelle condition qui a surgi. Je suis sous l'impression que beaucoup d'autres compagnies canadiennes commencent à croire qu'elle doivent reviser leurs prix si elles veulent vendre leurs produits sur la côte du Pacifique. L'ouverture du canal de Panama a changé la situation, et le faible coût de transport par voie d'eau a indubitablement réduit la marge de profit de nos fabricants de l'Est. Toutes nos industries réclameront-elles une plus grande protection parce qu'elles sont en danger de perdre une partie du marché de la Colombie-Britannique? Cette question se pose dans le cas actuel, comme elle se posera dans beaucoup d'autres cas semblables. Je doute très fortement que l'ensemble du pays souffre beaucoup plus longtemps que les impôts qui pèsent sur le consommateur soient augmentés afin de permettre aux fabricants de l'Est de conserver le marché de la Colombie-Britannique.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Que pensez-vous des taux de transport sur le Transcontinental, de l'Est à la Colombie-Britannique? Ces taux sont le double de ce qu'ils étaient.

L'honorable M. DANDURAND: Je le sais. La solution de ce problème requerra toute la science et toute la sagesse des hommes publics du Canada. L'un des principaux motifs de l'augmentation de ces taux de transport des marchandises est le relèvement exceptionnel des salaires des employés de chemins de fer et des houilleurs; mais il existe un motif d'opérer une diminution urgente. Et quoi que puisse penser mon honorable ami qui a dirigé le ministère du Travail pendant un certain nombre d'années (l'honorable M. Robertson), je crois sincèrement, dans l'intérêt de l'élément ouvrier canadien, que les chefs ouvriers devraient apprendre aux travaillistes qu'ils seront les premiers à souffrir de l'accroissement de prospérité apparente que leur a procurée une augmentation de salaire. Cette augmentation leur rapporte plus d'argent, mais ils doivent subir l'augmentation du coût de la vie. Mon honorable ami a affirmé hier que cette dernière augmentation était la raison du maintien des salaires élevés. Il discutait l'effet, au lieu de la cause. Il faut surtout attribuer la cherté de la vie à l'augmentation exceptionnelle et extraordinaire de certaines classes de salaires.

L'honorable M. ROBERTSON: Je prierai mon honorable ami de lire les statistiques de 1914 à 1920. Il se rendra alors compte que l'augmentation des salaires a constamment suivi une augmentation dans le coût de la vie. Depuis 1920, les salaires ont été sensiblement diminués, et en proportion de leur pouvoir d'achat ils ne sont pas aujourd'hui plus élevés qu'en 1914; c'est-à-dire, qu'à l'heure actuelle, le dollar n'achète pas autant qu'il achetait alors. Par conséquent, le relèvement des salaires n'est plus avantageux pour l'ouvrier...

L'honorable M. DANDURAND: C'est l'évidence même.

L'honorable M. ROBERTSON:... et l'ouvrier déclare qu'il n'acceptera pas de diminution de salaires, tant que le coût de la vie ne sera pas abaissé. Il est évident qu'une protection de 20 pour 100 est tout à fait insuffisante, vu l'observation présentée à mon honorable ami que les salaires payés dans l'industrie de la pâte de bois sont au Canada cinq fois plus élevés qu'en Finlande. Il est avéré que 70 pour 100 du prix de revient de chaque produit représentent le coût de la main-d'œuvre.

L'honorable SMEATON WHITE: L'honorable sénateur sait-il que les usines qui se plaignent sont situées en Colombie-Britannique?

L'honorable M. DANDURAND: Celle qui m'a écrit est dans Québec.

L'honorable SMEATON WHITE: La compagnie de papier Dryden, qui est l'une des victimes, est située sur la côte.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne puis comprendre pourquoi l'industrie canadienne de la pâte de bois et du papier redoute la concurrence au pays, avec un tarif de 20 pour 100. Je reconnais que la dépréciation de la monnaie dans les pays européens a fortement contribué à désorganiser les conditions commerciales. Mais cette situation est temporaire. Si la Chambre est d'avis que nous devons attendre la revavorisation de la monnaie mondiale avant de tenter un effort pour développer notre commerce par la création de nouveaux débouchés, elle pourra décider dans ce sens. Mais nous ne devons pas oublier que le tableau a deux côtés. Nous éprouvons un certain désavantage du fait que nos marchés sont restreints; nous pouvons cependant produire les articles. L'année dernière, nos exportations ont dépassé celles de l'année précédente, ainsi que pour les trois mois correspondants, l'an dernier. Nous pouvons produire à la condition que nous trouvions des acheteurs, et les efforts de ce gouvernement tendent à accroître notre commerce à l'étranger. Il est vrai que ce commerce avec l'étranger est impossible sans réciprocité. Les pays ne nous ouvriront pas leurs marchés s'ils ne reçoivent pas en retour une concession semblable. Il est essentiel, je le reconnais, que dans notre commerce avec un autre pays nous vendions à ce pays ce que nous produisons le plus, et que nous achetions de lui ses plus abondants produits. Dans le cas qui nous occupe, il est exact que les deux pays traitants produisent de la pâte de bois et du papier; mais la Finlande ne produit pas de blé, et elle consomme une quantité considérable de blé et de farine, qui sont des produits canadiens. La Finlande a aussi besoin de plusieurs autres de nos produits fabriqués, comme il ressort des ventes que nous lui avons faites l'an dernier.

Le projet dont nous sommes saisis comporte certains avantages. A vrai dire, certaines branches de notre industrie de pâte de bois et de papier kraft redoutent la concurrence de la Finlande; et pourtant ce pays ne nous a emporté que pour environ $2,000 de ce genre de produits. On a fait observer que cela ne démontre pas l'importance de la Finlande dans ce commerce, parce que ce pays peut déterminer la baisse des prix. N'oublions pas toutefois que d'autres pays producteurs de pâte de bois et de papier sont des facteurs dans la fixation de ces prix mondiaux. La dépréciation de la monnaie peut nous nuire temporairement, mais si nous devons faire face

à la libre concurrence sur les marchés étrangers, cette protection de 20 pour 100 devrait certes suffire à cette industrie sur notre marché intérieur.

L'honorable M. POPE: Honorables messieurs du Sénat...

L'honorable PRESIDENT: Je dois faire remarquer à l'honorable monsieur que l'honorable leader du gouvernement, avant de prendre la parole, a attendu pour permettre aux honorables sénateurs d'exprimer leur avis.

L'honorable M. POPE: Cela m'empêche-t-il d'exprimer le mien?

L'honorable PRESIDENT: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur pourra parler en comité.

L'honorable M. POPE: C'est un très grand hommage.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.)

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

MOTION POUR INSTITUTION D'UN COMITE SPECIAL

Le Sénat reprend le débat du 14 juillet, ajourné sur la motion de l'honorable M. Bennett:

Qu'un comité spécial de cette Chambre soit institué pour faire enquête et rapport, à différentes époques, sur:

(a) Les déclarations et les accusations que l'honorable J. D. Taylor a formulées dans cette Chambre, le 8 mai dernier, à l'égard de l'administration de la marine marchande du gouvernement canadien et des chemins de fer nationaux du Canada.

(b) L'acquisition de l'immeuble connu sous le nom d'"Hôtel Scribe", à Paris, France, ainsi que sur toutes les négociations, opérations et paiements s'y rapportant.

(c) L'emploi ou l'engagement d'un nommé Aronovici par ladite administration des chemins de fer nationaux du Canada, les services accomplis par lui, s'il en a accompli, et la commission, le traitement ou toute autre rémunération que lui a payée ladite administration, ou qui a été payée en son nom.

(d) Le système d'achat de fournitures devant servir ou se rapportant au réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

(e) Le dépôt par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de $1,000,000 des deniers publics à la Home Bank du Canada, et le retrait de ce dépôt par ladite compagnie, au mois ou vers le mois de mai 1923.

(f) D'une façon générale, sur toutes choses qui, de l'avis du comité, découlent de la question susdite ou s'y rapportent, ou sur lesquelles le comité jugera à propos d'enquérir.

(g) Que cette enquête soit subordonnée à la condition qu'elle ne portera sur aucune affaire de service ou d'administration depuis le commencement de l'année 1924, si, de l'avis de l'administration dudit réseau, une enquête sur ces matières peut être préjudiciable aux biens ou au bon service du réseau.

(h) Que ledit comité soit composé des honorables Messieurs.

(i) Que ledit comité soit autorisé à recueillir des témoignages sous serment, d'assigner des témoins, de requérir la production de documents et de dossiers, et d'employer, pour ses écritures ou autrement, l'aide qu'il jugera nécessaire pour les fins de l'enquête.

Et la motion d'amendement de l'honorable M. Tanner:

Qu'elle soit modifiée par le retranchement des alinéas (a), (b) et (c) et leur remplacement par le suivant:

"(a) Le défaut de l'administration du réseau des chemins de fer nationaux canadiens et de la marine marchande du gouvernement canadien de mener une enquête régulière sur les déclarations et accusations signalées à leur attention par l'honorable J. D. Taylor, dans son discours en cette Chambre, le 8 mai de l'exercice courant."

L'honorable G. D. ROBERTSON: Mes remarques seront brèves. J'ai l'autre jour ajourné le débat, vu l'absence du motionnaire qui désirait présenter certaines observations à ce sujet.

Sans entrer dans les détails du sujet, ou discuter si la proposition de l'honorable sénateur est motivée, et s'il faut instituer un comité d'enquête, j'émettrai mon avis sur la manière générale de procéder quand il surgit des questions de cette nature. Il n'est pas judicieux de saisir le Parlement de chaque grief formulé en dehors de son enceinte au sujet de nos chemins de fer nationaux canadiens. C'est le devoir des administrateurs des chemins de fer nationaux d'apporter une réponse courtoise et satisfaisante aux demandes de renseignements adressées par un honorable sénateur. D'après les témoignages et les faits présentés en cette Chambre depuis que l'honorable représentant de New-Westminster (l'honorable M. Taylor) a proféré ses premières accusations, si les hauts fonctionnaires de la compagnie de chemin de fer avaient mieux accueilli sa demande et consenti à lui exposer la situation telle qu'ils la connaissaient, ils auraient pu, en toute probabilité, révéler les faits et donner une explication qui aurait satisfait notre collègue. Il n'est donc pas judicieux, comme règle générale de conduite, de présenter ces questions en Chambre, où elles ne devraient être soulevées qu'en dernier ressort.

Quels sont les faits de ce cas particulier qui ont provoqué cet état de choses? L'année dernière, quand l'honorable sénateur de New-Westminster est venu dans cette Chambre, il était au courant de ces griefs, qu'il jugeait sérieux. Après s'être concerté avec quelques-uns de ses collègues du Sénat, il écouta leur avis et communiqua à ce sujet avec l'Administration des chemins de fer nationaux. Il fit un effort sincère, loyal et persévérant pour obtenir un résultat, mais en vain. Cette

année, il revint à la Chambre et nous fit part que l'enquête d'abord ordonnée avait été révoquée. Il essaya d'y faire donner suite, mais sans succès. L'honorable représentant de New-Westminster a donc toute ma sympathie dans ce cas particulier, mais j'espère que la situation ne se renouvellera plus et qu'à l'avenir les administrateurs des chemins de fer nationaux répondront poliment aux demandes de renseignement courtoises que pourront lui adresser les membres de l'une ou l'autre Chambre, et j'espère qu'ils mèneront une enquête sur les irrégularités que des députés ou sénateurs pourront leur signaler.

Au cours de ma vie, je me suis, pendant un bon nombre d'années, trouvé en contact avec les administrateurs des chemins de fer du Canada, et je dirai en faveur des hauts fonctionnaires des chemins de fer nationaux du Canada, surtout en faveur de ceux qui faisaient auparavant partie de l'Administration du Grand-Tronc, que je les tenais tous, sans exception, dans la plus profonde estime, et que j'avais en eux la plus grande confiance. A la lumière des révélations de l'arbitrage, nous ne pouvons, je regrette de l'avouer, avoir le même degré de confiance en ceux qui constituaient le personnel officiel de l'ancien Grand-Tronc. Je sympathise donc avec l'honorable représentant de Simcoe (l'honorable M. Bennett), car le sénateur habite dans une localité où il a eu le spectacle d'opérations d'apparence louche, et certainement irrégulières dans de nombreux cas, et il avait peut-être raison de soupçonner que ces irrégularités s'étendaient à l'Administration de nos chemins de fer nationaux, qui compte des fonctionnaires que je crois intègres.

Je connais l'un des administrateurs dont le nom a été mentionné dans cette controverse, M. Vaughan, le vice-président et le directeur du service d'achat. Je dirai sans hésitation que je ne crois pas M. Vaughan capable de commettre le moindre acte malhonnête, à quelque titre que ce soit, encore moins en sa qualité de vice-président du chemin de fer. Pendant des années M. Vaughan a été le subalterne de M. Hanna, l'ancien administrateur général, et plus tard le président des chemins de fer nationaux après leur acquisition par le gouvernement. Or, tout homme formé par M. Hanna, et qui a possédé sa confiance et qui a été promu par lui à un haut poste de responsabilité, a droit à ma confiance et à mon respect.

Je n'entrerai pas plus à fond dans les détails, et je me bornerai à répéter ma remarque du début. Comme règle générale de conduite, la Chambre sera d'avis, j'espère, que nous ne devrions pas soulever dans cette enceinte des questions de cet ordre, quand nous pouvons obtenir ailleurs des explications satisfaisantes. Si nous désirons des renseignements au sujet de notre réseau ferré national, adressons-nous directement aux administrateurs avant de faire inscrire une motion au Feuilleton de l'ordre du jour. Nous obtiendrons ainsi plus de satisfaction et d'égards, et nos chemins de fer nationaux auront plus de succès que si nous adoptions l'autre ligne de conduite.

Mes remarques ne sont aucunement une justification du cas actuel. L'honorable sénateur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor) et l'honorable représentant de Simcoe (l'honorable M. Bennett) ont saisi la Chambre de cette question, parce qu'ils ont échoué à obtenir satisfaction en d'autres lieux. Et lorsque le premier a insisté, on lui a même manqué de politesse, et on n'a eu aucun égard pour son titre de membre du Parlement. Cette expérience contribuera probablement à nous valoir à l'avenir une plus grande satisfaction et un meilleur service.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, je n'avais pas le dessein de prendre part à ce débat, surtout à cette heure avancée de la session. Je dirai cependant que toutes les accusations portées contre les chemins de fer nationaux auraient pu être dissipées si les officiers de cette compagnie avaient consenti à faire enquête sur ces accusations et à satisfaire les demandes qu'un membre du Sénat a assumé la responsabilité de présenter.

Si le titre de membre du Parlement comporte un certain prestige et doit être reconnu dans la société, lorsque ce membre expose un fait, non seulement sur le parquet de la Chambre, mais en public, les intéressés devraient étudier ce fait avec attention. Et quand l'honorable représentant de New-Westminster s'est plaint auprès de ces deux organisations, au sujet de certaines irrégularités, et de choses pires, le chef du réseau aurait dû intervenir lui-même, sans attendre d'y être contraint, et déclarer: "Nous ne sommes que trop heureux de mener l'enquête la plus sérieuse sur ces accusations". C'est la seule manière pour les grandes institutions possédées et administrées par le gouvernement du Canada de cultiver et conserver la confiance publique. Elles ne recevront ni l'appui ni la sympathie du pays, si un soupçon qui peut surgir n'est pas suivi d'une enquête très sévère, et il n'y a qu'un moyen de mener une enquête sur des questions de ce genre. Elle ne peut être dirigée comme celle-ci l'a été. Il n'aurait pas été déraisonnable pour les chefs de ces institutions de répondre à ces sénateurs: "En votre qualité d'hommes publics, vous avez

proféré des accusations contre ces institutions publiques. Nous vous prêterons notre concours et nous ferons tous nos efforts pour tirer les choses au clair". Cette enquête aurait été très facile et très courte, mais ils ont préféré ignorer les faits divulgués. En conséquence, le sujet a donné lieu à une discussion prolongée, qui a duré presque toute la session, et qui a reçu une grande publicité dans les journaux, de l'Atlantique au Pacifique. Comme ces rapports n'ont pas été contredits dans la mesure que j'ai indiquée, le prestige et le moral de ces institutions en ont fortement souffert.

Le gouvernement en autorité, qui est responsable de l'administration de ces institutions, aurait dû déclarer, dès que ces accusations ont été formulées sur le parquet de la Chambre: "Nous ne tolérerons pas ce déplorable état de choses, et comme nous ne voulons pas que des rapports de cette nature s'ébruitent, nous proposerons immédiatement, sous notre propre responsabilité, l'institution d'un comité d'enquête de cette Chambre pour déterminer la vérité ou la fausseté de ces accusations". Tel était le devoir du gouvernement, et s'il eût agi ainsi quand mon honorable ami a proféré ses accusations, l'enquête aurait été ouverte et close en dix ou quinze jours. Cette enquête aurait satisfait la Chambre et le public, et aucun tort n'aurait été causé à ces institutions.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami oublie la situation difficile dans laquelle le gouvernement était placé. En tout premier lieu, mon collègue sait que nous avons accordé à l'administration des chemins de fer nationaux toute liberté d'action. De plus, les faits signalés se sont produits à une distance d'environ 3,000 milles, et il aurait fallu faire venir les témoins de la Colombie-Britannique.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Puis-je rappeler à mon honorable ami que depuis l'ouverture de la présente session les administrateurs de ces institutions ont répondu au moindre appel et au moindre signe du gouvernement. Ils ont périodiquement été présents au Parlement, et ils ont comparu devant des comités. Chaque fois que le gouvernement a eu recours à eux pour aider le Parlement, ils sont venus à Ottawa, non seulement pour l'enquête sur les faits articulés dans ces accusations, mais à l'égard de l'administration générale de ces deux grands services publics.

L'honorable M. DANDURAND: J'avais dans l'idée les accusations portées par mon honorable ami de New-Westminster (l'honorable M. Taylor), et je pensais que l'honorable sénateur y faisait allusion.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je visais les deux. Il eut été préférable que les administrations de ces deux institutions se fussent elles-mêmes mises à la disposition du Parlement et eussent déclaré: "Nous mettrons tout en œuvre pour déterminer la vérité ou la fausseté de ces accusations, et ainsi satisfaire le Parlement et le public."

Je tenais simplement à exprimer mon regret qu'on ait laissé la discussion de cette affaire se poursuivre aussi longtemps, et que la question ait reçu une publicité qui a certainement nui au succès de ces institutions. Le fait est d'autant plus regrettable que l'administration de nos chemins de fer nationaux aurait pu l'éviter, si elle eût consenti à mener une enquête minutieuse sur les accusations.

L'honorable M. BENNETT: Honorables messieurs...

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami a parlé sur l'amendement de l'honorable sénateur de New-Westminster, et je lui fais observer que, si cet amendement est retiré, mon honorable ami pourra alors régulièrement discuter de nouveau cette question.

L'honorable PRESIDENT: Je ferai remarquer à l'honorable sénateur que l'honorable représentant de Simcoe (l'honorable M. Bennett) est l'auteur de cette résolution. Je croyais que l'honorable sénateur de Simcoe se proposait de clore le débat.

L'honorable M. DANDURAND: Il est l'auteur de la résolution, mais il y a un amendement. Si l'amendement est retiré, l'honorable sénateur de Simcoe pourra parler de nouveau.

L'honorable M. BENNETT: C'est l'honorable sénateur de Pictou (l'honorable M. Tanner) qui a proposé l'amendement.

L'honorable M. DANDURAND: En effet.

L'honorable M. TANNER: Si l'honorable représentant de Simcoe désire présenter quelques remarques, je n'ai aucune objection à retirer mon amendement. Avec la permission de la Chambre, je le retire à cette fin.

(L'amendement de l'honorable M. Tanner est retiré.)

L'honorable M. BENNETT: Honorables messieurs, je regrette qu'il soit si tard. Mais certains hauts fonctionnaires du Grand-Tronc ou de la compagnie des chemins de fer nationaux ont l'autre jour consigné aux Débats un rapport où je suis accusé d'avoir porté des accusations mal fondées et fait des insinuations que je n'ai pu établir. Le rapport me somme de retirer mes accusations ou de les prouver. La question a donc pris une nouvelle

tournure. Je regrette que ces fonctionnaires aient jugé à propos d'assumer cette attitude, qui ne servira assurément pas les intérêts des chemins de fer nationaux. En tout état de cause, ils m'ont jeté le gant, et je le relève.

Je désire que la Chambre n'oublie pas d'abord que les représentants de notre réseau ferré national ont présenté deux rapports différents. Leur premier rapport figure dans les Débats du 28 mai, et les Débats d'hier en contiennent un autre, que nous examinerons ensemble. Il est signé par M. Galloway, en sa qualité de premier adjoint du président, et par M. Vaughan, le vice-président.

Le premier paragraphe est consacré à l'éloge de M. Teakle. J'admets parfaitement que les représentants de nos chemins de fer nationaux se complimentent et se louangent mutuellement, car Dieu sait qu'ils le méritent tous.

Le paragraphe suivant de la réponse traite de l'affrètement des navires et mentionne que cet affrètement a eu lieu après consultation avec tous les départements et selon le jugement de tous les intéressés, du président au plus bas fonctionnaire.

Le troisième paragraphe énumère les motifs du louage de certains navires. Suit alors la première clause d'une nature contradictoire, et je la lirai en entier:

Par conséquent, le *Drummond* et le *McKee* furent loués à la compagnie "Playfair" au début de mai 1923, à un taux considéré comme équitable et à un prix qui nous assurait un profit. A l'époque de l'affrètement, les navires étaient mis en vente, et il fut entendu que les chartes-parties pouvaient être résiliées en tout temps, sans avis. De fait, ces deux navires furent vendus en août à une compagnie de Fort-William, la plus haute sousmissionnaire, pour $220,000. Ils n'ont donc été loués à la compagnie Playfair que du mois de mai au mois d'août. Cet affrètement a rapporté $16,215, et le sénateur Bennett affirme cependant que les deux navires n'ont rapporté que $14,000 durant toute la saison.

Le rapport m'accuse donc formellement d'avoir faussé la vérité. Or, un relevé déposé en cette Chambre énonce que les recettes du *Drummond* et du *McKee* ont été de $14,288.44. Et ces deux fonctionnaires ont l'impudence de m'accuser de mensonge pour avoir affirmé que les profits ont été d'environ $14,000. Sur la foi du relevé qu'ils ont présenté à la Chambre, n'étais-je pas justifié de mentionner ce chiffre? Dans tous leurs rapports, rien n'établit que le profit a atteint $16,215. Ces fonctionnaires m'accusent de dénaturer la vérité. Eh bien, je les accuse tous deux d'avoir, de propos délibéré, déguisé la vérité, car ce sont eux qui ont dressé ce relevé dans leurs bureaux de Montréal.

Permettez-moi de vous signaler un autre fait. Le 28 mai, l'honorable leader a lu le rapport suivant au sujet de deux navires désarmés à Collingwood.

Ces vapeurs ont été désarmés parce qu'ils exigeaient de très fortes réparations.

Voici le rapport déposé hier:

Les montants de $5,784.27 et $8,084.40 mentionnés par le sénateur Bennett pour le radoub du *Canadian Signaller* et du *Canadian Warrior* ne constituent pas en réalité les frais de radoub.

Ils ont eu toutefois l'impudence d'induire en erreur l'honorable leader de la Chambre et de lui écrire que ces deux navires ont été désarmés pour subir de fortes réparations au bassin de radoub. Je demande maintenant au ministre qui a exposé les faits sous leur vrai jour? Est-ce M. Teakle, dans son rapport du 28 mai, sous sa signature, et mentionnant "désarmé pour subir de fortes réparations", ou est-ce le rapport d'hier, que je lirai de nouveau:

Ces montants ne constituent pas en réalité les dépenses de radoub, mais les frais qui comprennent la réfection, le nettoyage, le cimentage des réservoirs, le peinturage et la remise en état générale de la coque et de la chambre des machines.

Il est évident que l'un des deux rapports est faux. Je désire faire observer, en justice pour M. Teakle, qu'il n'a jamais signé le premier rapport, car M. Teakle était alors en Europe, s'il faut en croire les journaux. Sa signature n'en est pas moins apposée au bas du rapport énonçant que "les navires subissaient de fortes réparations". Pourquoi cette déclaration a-t-elle été faite? Pour me tromper, sans doute, et pour induire la Chambre en erreur.

Les montants indiqués étaient $5,784.27 et $8,084.40, et l'auteur de cette lettre savait parfaitement bien qu'au vu de ces chiffres je devais conclure que les réparations de ces deux navires avaient été très considérables. Ils devaient savoir que je ne trouverais pas trop élevé le montant de $15,000 pour les réparations faites à ces deux navires à un atelier de machines. Je ne sais plus maintenant lequel de ces deux rapports est le vrai. Je suppose que c'est le dernier. En effet, on s'attendait qu'une enquête aurait lieu en définitive et que les comptes, une fois produits, ne révéleraient pas de "fortes réparations" aux navires. Si les comptes détaillés eussent été produits, ils eussent indiqué le nettoyage, le peinturage et la remise en état des navires. Si j'avais su que ces menues réparations constituaient ces $15,000, je les aurais dénoncées dans cette Chambre avec un redoublement de violence, et je vous en donnerai le motif. Deux navires ont été envoyés au bassin de radoub, à Midland, où ils ont subi les mêmes réparations de nettoyage et de peinturage, et je ne doute pas que les frais de réparations aient été aussi élevés que ceux des deux premiers navires.

Que pense le ministre de la conduite des fonctionnaires qui l'ont induit en erreur? Lui ont-ils dit la vérité quand ils ont parlé de "fortes réparations", ou lui ont-ils dit la vérité quand ils ont affirmé qu'il n'y a "pas eu de fortes réparations"? Ce dernier rapport est aussi mauvais, sinon pire, que le premier, parce que celui qui y a apposé sa signature n'était pas au pays pour le signer. Mais deux hommes, Vaughan et Galloway, ont signé un rapport qu'ils doivent avoir lu, et qui contredit positivement le premier rapport. Est-ce ainsi que le Parlement doit être traité par les serviteurs du peuple?

Le rapport continue:

Quant à l'assertion portant que l'un des adjoints du président reçoit un traitement annuel de $20,000 à $30,000, elle est fausse.

Cette assertion est-elle fausse, comme le prétendent ces deux fonctionnaires? J'ai affirmé qu'un fonctionnaire, un adjoint du président, touchait un traitement annuel de plus de $20,000 et que, d'après la rumeur publique, ce traitement était de $30,000. Est-ce vrai ou faux? Il y a quelques semaines, un comité des Communes a tenu une enquête, et je lirai la déposition du président Thornton. Le district de Humboldt, qui renferme, me dit-on, un important centre de chemins de fer, est représenté aux Communes par M. Stewart—Quelqu'un a évidemment renseigné M. Stewart sur les ramifications de notre réseau ferré national. Or, M. Stewart a demandé au témoin, le président Thornton:

Q. Avez-vous, dans les douze derniers mois, importé un ou deux fonctionnaires très fortement rétribués? J'entends des fonctionnaires recevant une rétribution de plus de $20,000 par année?

Voici la réponse du président:

Nous employons un ingénieur de radio pour diriger notre service de radio. Nous employons un surintendant d'assurance, sans compter, bien entendu, le service d'immigration et de colonisation. Ces services sont absolument nouveaux. Mais si vous considérez l'importance de notre organisation, il est surprenant, je crois, de constater le faible nombre de fonctionnaires importés de l'extérieur. A l'improviste, je me rappelle deux noms. Comme m'en fait souvenir M. Bell, le Dr Black serait peut-être l'un des deux qui se rapprocheraient du cas que vous avez dans l'idée.

Or, quel cas M. Stewart avait-il dans l'idée? D'après une question posée, il s'agissait d'un traitement de plus de $20,000 par année. M. Harris, de Toronto, pose ensuite la question suivante:

Q. J'avais dans l'idée que votre nouvel adjoint avait été importé.

M. Bell: L'adjoint de l'administrateur général?

M. Harris: De sir Henry.

M. Bell: Le monsieur dont vous parlez exerce ses fonctions depuis deux ans, je suppose.

Puis le témoin, le président Thornton, dit:

Vous voulez probablement parler du chef adjoint du service des transports. Je l'ai moi-même amené, et il est ici depuis des années, je suppose. J'ignore depuis combien de temps il est ici.

Or, quelle a été la première question posée?

Q. Lesquels de vos fonctionnaire reçoivent un traitement annuel de plus de $20,000?

Et le président répond que ces fonctionnaires rentrent dans la catégorie de $20,000 ou plus—non pas $20,000, mais de plus de $20,000. Permettez-moi de lire les mots "j'entends plus de $20,000 par année".

Et quand j'affirme, dans les mêmes termes, que certains hauts fonctionnaires touchent, je crois, des traitements annuels supérieurs à $20,000, on répond dans tout le pays que ces faits sont faux.

Que doit penser l'honorable sénateur de ses fonctionnaires? Je signale leur impertinence au peuple canadien et leur inaptitude à exercer les postes qu'ils occupent. Voici le témoignage de M. Bell au sujet du fonctionnaire recevant $30,000 de rétribution:

M. Bell: Il a d'abord été au service de la Canada Atlantic, puis de la Navigation Company, en dehors de la compagnie. Il est de nouveau entré à l'emploi de cette organisation.

C'est ce fonctionnaire que j'avais en vue, car la rumeur publique veut que M. C. J. Smith, désigné le surintendant des élévateurs, et généralement connu comme étant l'adjoint du président, reçoive un traitement de $30,000. Si la rumeur est fausse, les amis de M. Smith lui font une injustice quand ils affirment publiquement, à Ottawa, qu'il est ainsi rétribué.

En présence de cette affirmation et de la déposition de sir Henry Thornton, je demande au ministre s'il croit juste que ces deux commis m'accusent d'avoir altéré la vérité. Ils déclarent encore:

Le sénateur Bennett a insinué que les hauts fonctionnaires étaient intéressés dans certaines compagnies de navigation et de dragage. Autant que nous sachions, rien ne justifie cette insinuation, et le sénateur devrait la retirer ou établir ses accusations.

Je dis au ministre que sir Henry Thornton est lui-même directeur de la "Canada Steamship Company". N'est-ce pas la vérité? Son nom est affiché avec ceux des autres directeurs? Quant à la compagnie de dragage, je transmettrai dans un instant le nom sur un morceau de papier.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami me permet-il de l'interrompre? J'ai l'impression que, pour des motifs que j'oublie, le président des chemins de fer nationaux ou du Canadian Northern assistait aux réunions du conseil d'administration de la Canada Steamship Company, à cause de

certains intérêts communs à ces deux établissements; cela n'implique pas cependant la possession d'actions dans la compagnie. Ce n'est qu'une vague réminiscence, mais je crois que le fait est exact.

L'honorable M. BENNETT: Je n'ai pas examiné les Débats pour constater si j'ai parlé de leurs relations avec des compagnies de navigation. J'avais dans l'esprit que de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc étaient en relations avec des compagnies de dragage. Je fais en ce moment connaître le nom au ministre. Je lui ai communiqué par écrit le nom d'un des fonctionnaires associé à ce M. Playfair, qui fait partie de la compagnie dite Dominion Dredging Company, et le nom de la drague est "Algonguin". Si l'honorable monsieur le juge à propos, il peut consigner aux Débats le nom que je lui ai transmis.

L'honorable M. DANDURAND: La Dominion Dredging Company?

L'honorable M. BENNETT: Je crois que c'est le nom exact. Cette compagnie avait à Chicoutimi, sur le Saint-Laurent, une entreprise qui a fait l'objet d'une enquête à la Chambre des Communes. Et quand nous examinons les cas où des gens ont des relations avec des compagnies de dragage, nous constatons que ces gens reçoivent des faveurs des chemins de fer nationaux, ce qui prouve l'affinité. Si l'honorable monsieur daigne faire faire une perquisition dans les dossiers de la compagnie à Toronto, dans les départements publics, les rapports de la Canadian Dredging Company, dont j'ai une copie en ma possession, lui révéleront qu'un nommé Reid, qui était commis au bureau de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, à Montréal, détenait des actions en fiducie pour certains messieurs. Les noms des commettants ne sont naturellement pas mentionnés.

L'honorable M. DANDURAND: La même compagnie?

L'honorable M. BENNETT: Non, deux compagnies différentes. Et pourtant ces messieurs exigent la preuve. Eh bien, la voici; qu'ils aillent perquisitionner dans ces rapports. Je n'en ai pas de copie ici, mais à domicile, dans mon secrétaire. Ces fonctionnaires du Grand-Tronc, des fonctionnaires de la compagnie, étaient intéressés dans deux différentes opérations de dragage; et quiconque connaît ce genre d'opérations connaît les scandales que les enquêtes publiques ont mis à jour, et les gros bénéfices réalisés. La preuve requise est là pour ceux que la chose intéresse. Il est vrai que ces événements ne sont pas très récents, mais un grand lien s'établit entre les personnes en contact avec les compagnies de dragage.

Examinons maintenant quelques-unes des autres accusations que j'ai proférées. Par exemple:

> Il est avéré que les navires océaniques, dont les machines sont placées au milieu, ne peuvent naviguer sur les lacs, où seuls les navires de faible tirant peuvent franchir les canaux et se rendre aux docks.
>
> Ainsi, en supposant qu'un navire de la marine marchande du gouvernement canadien ait pris son plein chargement de 110,000 boisseaux à Fort-William, à destination de la baie Georgienne, son tirant serait d'environ 21 pieds. Le tirant dans le canal du Sault est d'à peu près 19 pieds, et dans le canal Welland il est de 13 pieds 9 pouces à 14 pieds. Par conséquent, ces navires pourraient charger une assez forte quantité par rapport à leur capacité, s'ils prennent la voie de la baie Georgienne, mais leur service ne serait pas profitable par voie du canal Welland.

Il est indéniable que les deux fonctionnaires ont affirmé que les navires d'un chargement de 110,000 boisseaux ne pouvaient passer par les écluses du Sault Sainte-Marie. Or, en affirmant cela, ils ont menti de propos délibéré, contre l'évidence même. Il m'est impossible de prouver leur intention de fausser la vérité, mais je puis établir que le fait est avéré. Prenez le journal d'aujourd'hui, et vous verrez que le *Belchers,* l'un des navires vendus par la marine canadienne, a franchi ce canal avec une cargaison de 47,000 boisseaux de blé et de 85,000 boisseaux d'avoine, soit un total de 132,000 boisseaux. Prenez maintenant le journal du 2 juin 1924, et vous constaterez les départs suivants: le *Signaller,* 126,000 boisseaux d'orge; le *Sower,* 100,000; le *Trader,* 105,000; le *Belchers,* 102,000; l'*Adventurer,* 105,000, tous ces derniers chargements se composant de blé. Cela n'a pas empêché ces deux fonctionnaires de présenter à cette Chambre, avec une calme assurance, un rapport attestant l'absolue impossibilité pour ces navires de franchir les écluses du Sault avec une cargaison de 110,000 boisseaux, ou avec un chargement approximatif. Comment avoir foi en ces fonctionnaires, qui ont, de propos délibéré, articulé les mensonges que j'ai énumérés? Prétendent-ils que les journaux maquillent la vérité, quand ils se bornent à publier les rapports de la navigation, que les élévateurs fournissent chaque matin, au sujet de la quantité de grain et des compensations de la douane. Et pourtant ces fonctionnaires n'en ont pas moins recours à des déclarations bassement mensongères afin de me nuire, parce qu'ils me croyaient impuissant à les démasquer.

Mon honorable ami le leader de l'opposition mérite une certaine sympathie, ce soir, en présence de cette divulgation, car il a été con-

traint de nous lire un rapport positivement et entièrement fallacieux. Ces messieurs poursuivent leur rapport et me traitent comme si j'étais un âne bâté. Ils m'imputent l'assertion que ces navires pourraient prendre la mer avec leur cargaison. Je n'ai jamais tenu ces propos; mais j'ai dit, et je le répète, que notre réseau ferré national avait des élévateurs dans l'Ouest, des lignes de chemins de fer à la tête des lacs, qu'il aurait pu expédier son grain à ses élévateurs de Midland, de là jusqu'à Montréal sur son propre réseau, puis le transporter sur ses propres navires jusqu'à Liverpool, ou toute autre destination. Ils poussent cependant l'imbécibillité jusqu'à me faire dire et insinuer que ces navires pouvaient naviguer de la tête des lacs jusqu'à Montréal.

J'aborderai maintenant un autre point du rapport:

Le sénateur Bennett mentionne un certain montant d'argent qu'aurait réalisé le service du *Drummond* et du *McKee*. Il parle naturellement au figuré. Affirmer que les navires des Lacs réalisent des profits, c'est aller à l'encontre des faits.

Je suis encore une fois accusé de dénaturer la vérité. Or, examinons les recettes de ces navires et les opérations de cette flotte. Je traiterai, à ce sujet, de l'aliénation de ces deux navires, le *Drummond* et le *McKee*, à la Great Lakes Company, à Midland. Le rapport démontre que les deux navires ont été payés le prix de louage, et que le gouvernement a touché $14,288.40. Après avoir consulté des personnes renseignées, j'ai établi un calcul qui révèle que ces navires, pendant la durée de la location, auraient rapporté au moins $84,000. Déduction faite des frais raisonnables, ces navires auraient rapporté un bénéfice net d'au moins $30,000, pendant les mois de leur louage. Autrement dit, dans cette transaction le pays a perdu au moins $16,000 à $18,000. Faut-il s'étonner que ces affiliés dans des opérations de dragage antérieures aient contribué à faire obtenir ces navires pour le prix de louage?

Si les chemins de fer nationaux avaient l'occasion de louer ces navires, pourquoi n'ont-ils pas demandé de soumissions publiques? Il n'existe qu'un seul motif: l'étroite association des affréteurs et de certains administrateurs du chemin de fer. Les fonctionnaires insinuent ensuite que les taux que j'ai mentionnés sont trop élevés. Eh bien, je vais les établir. Une dépêche de Winnipeg, à la date du 24 mai, énonce:

La Standard Exchange Company indique pour aujourd'hui que le taux sur les Lacs est de 6 cents le boisseau.

C'est la compagnie qui adjugeait les entreprises, et nous savons tous que l'adjudicataire à 6 cents le boisseau constatera que les navires affrétés à ce taux subiraient une perte de $25,000 à $30,000 par suite de cet affrètement.

J'aborderai maintenant un autre cas, celui des navires *Kearsarge* et *Arthur Orr*. Le rapport lu par l'honorable monsieur renferme le passage suivantt:

En certaines occasions, mais seulement en certaines occasions, ces navires peuvent être détournés vers Duluth, ou un autre endroit, pour prendre une cargaison, quand ils ne peuvent obtenir une cargaison de retour à Chicago ou Milwaukee. De fait, en 1923, ces navires n'ont été détournés que deux fois: la première fois, pour transporter un chargement de ficelle d'engerbage de Chicago à la tête des Lacs, et la deuxième fois pour un voyage d'aller et retour de Chicago à Buffalo.

Il arrive parfois que le service régulier d'une ligne de navigation soit inactif, et les navires doivent prendre une cargaison spéciale comme lest.

Le sénateur Bennett semble avoir insinué que le *Kearsarge* et le *Arthur Orr* ont été affrétés à la compagnie Playfair; puis que nous avons adjugé à cette compagnie une entreprise pour transporter notre charbon. Cette insinuation n'a aucunement été établie.

En d'autres termes, ces deux fonctionnaires m'accusent d'avoir faussé la vérité. J'ai en main les rapports publiés par le bureau de la douane, le 23 mai 1923. On m'accuse de mensonge pour avoir affirmé que le *Arthur Orr* a déchargé du charbon à la tête des lacs, et on me demande de prouver mon affirmation. Eh bien, l'un des rapports énonce:

Parmi les navires partis hier pour Duluth, après avoir déchargé du charbon, sont: le *Arthur Orr*...

—et quelques autres. Qu'est-ce que le ministre pense de ces hommes et de leur rapport? Je ne prétends pas que le journal soit infaillible, mais quand je cite un journal, je n'invente assurément pas. En présence de cette preuve, je crois que le ministre me lavera de toute accusation de ce genre.

Que faisaient ces navires en 1923? Permettez-moi de lire le rapport que j'ai en main et qui démontre la perte subie par ces navires cette année-là.

Sur la foi des relevés qui m'ont été fournis sur un ordre de la Chambre, la flotte se composait des navires suivants: le *Canadian Adventurer*, le *Canadian Pathfinder*, le *Canadian Sailor*, le *Canadian Signaller*, le *Canadian Sower*, le *Canadian Trader*, le *Canadian Warrior*, le *Canadian Engineer*, le *Drummond* et le *McKee*. Outre ces navires, il y avait le *Arthur Orr* et le *Kearsarge*. Est-ce croyable qu'avec cette magnifique flotte de 12 navires sur les lacs, un comité spécial de l'autre Chambre présente, après étude de la question, un rapport exposant que dans la saison de 1923 ces navi-

res ont transporté 11,000,000 de boisseaux de grain. J'entrerai dans les détails pour les consigner aux Débats.

Le service des Grands Lacs:—

Les témoignages indiquent que plus de 11,000,000 de boisseaux de grain ont été transportés durant la saison de navigation de 1923. Il en a résulté un profit pour les navires occupés à ce service, mais les navires de la marine marchande du gouvernement canadien sont construits de telle façon qu'ils ne peuvent, les conditions étant normales, faire économiquement concurrence dans ce genre de transport.

Remarquez bien les termes du rapport: "Il en a résulté un profit pour les navires". Cela n'indique cependant pas le montant des profits.

Etudions maintenant les rapport qui révèlent comment ces administrateurs rendent cette entreprise déficitaire. Voici les navires qui ont accusé un bénéfice: l'*Adventurer*, $6,883.65; le *Pathfinder*, $13,342.90; le *Sailor*, $5,464.34; le *Trader*, $17,078.07; le *Drummond*, $7,200.64; et le *McKee*, $7,087.80.

Voici les navires qui ont subi une perte: l'*Engineer*, $4,450; le *Signaller*, $8,973.92; le *Sower*, $1,153.35; le *Warrior*, $10,007.46; le *Orr*, $21,287; et le *Kearsarge*, $15,346.66. En établissant les pertes à $61,212.39 et les profits à $57,057.40, le service des 12 navires accuse un déficit net de $4,154.99 pour la saison de 1923.

Comment un homme sensé peut-il croire que ces navires aient pu subir une perte de $4,154.99 durant cette saison-là? J'ai ici une estimation des profits que ces navires auraient pu réaliser. Le transport de 160,000 boisseaux de grain, au taux dont j'ai établi l'existence à cette date-là, aurait remporté au *Kearsarge* $9,600 de fret. Le transport du charbon, au taux de 45 cents, taux que le gouvernement a payé à ces autres organisations, aurait rapporté $2,376 de fret, soit $11,976 pour le voyage d'aller et retour, et $47,904 pour quatre voyages.

L'honorable M. DANDURAND: De profit net?

L'honorable M. BENNETT: Non, pas de profit net. J'ai cité ces chiffres pour démontrer de quelle façon ces fonctionnaires ont administré ce genre de navires.

L'honorable M. DANDURAND: Leur port d'attache est-il aux Etats-Unis?

L'honorable M. BENNETT: Ce sont les deux navires ayant leur port d'attache aux Etats-Unis qui ont eu l'occasion d'effectuer un transport de Duluth ou de Port-Arthur.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais ils sont un lien dans l'accord du transport direct.

L'honorable M. BENNETT: Je suis bien aise que l'honorable monsieur le mentionne. Je lui dirai — et une enquête l'établira — que la saison de 1923 a été la plus maigre qui ait jamais existé dans ce service entre Chicago et Depot-Harbour. Pourquoi parler de lien à ce sujet, quand il est admis que ces navires effectuaient un service jusqu'à Duluth et Buffalo, et que les voyages à Chicago et Depot-Harbour s'accomplissaient à perte? Pourquoi ne pas avoir mis en service l'un des petits navires?

L'honorable M. DANDURAND: Ils n'éprouvaient pas de pertes réelles.

L'honorable M. BENNETT: Pas de perte réelle? La perte du *Orr* a été de $21,281, et celle du *Kearsarge*, de $15,346.66. L'honorable sénateur dit qu'ils n'éprouvaient pas de perte. Que veut-il dire? Entend-il qu'au moyen d'une manipulation des livres ces hommes que j'ai convaincus de mensonge, par leur propre gorge — le terme est fort, mais justifié — pouvaient transformer une perte en profit? S'ils ont usé de ce moyen, ils le pouvaient sans contredit.

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'il est possible, en vertu d'un accord de transport direct, de posséder toute l'entreprise et d'attribuer une part au chemin de fer et une part au navire. Mais le procédé est purement arbitraire, car, en définitive, cela revient au même.

L'honorable M. BENNETT: Dans ce cas, je fais l'éloge de l'administration de cette compagnie, qui a permis à ces deux navires de subir des déficits de $21,281 et $15,346, quand le service de transport était nul à cet endroit et quand elle aurait pu mettre en service sur cette voie un navire inférieur. Le public sait de quelle manière les livres peuvent être tenus aux bureaux du Grand-Tronc, à Montréal. Ce fait a été établi, et je suis heureux que l'honorable monsieur me l'ait rappelé.

Quels étaient les principaux administrateurs du Grand-Tronc avant son acquisition par le gouvernement du Canada? Un M. Kelley, qui a quitté le service; M. Dalrymple, vice-président, et M. Robb, qui était vice-président. Ces messieurs formaient le conseil d'administration local du Grand-Tronc canadien. Examinons la conduite de ces messieurs. J'ai en main l'arrêt rendu par la Commission d'arbitrage du Grand-Tronc, et je lirai un extrait du jugement de sir Walter Cassels:

Le premier point soulevé par l'avocat est que les comptes du réseau du Grand-Tronc ont tellement été

manipulés—j'emploie une expression moins forte que celle de M. Tilley—que les comptes figurant dans les livres ne sont pas ni fidèles ni satisfaisants.

Le deuxième point est que, pour des motifs qu'il expose—je mentionnerai plus loin les propres motifs qu'il expose—des dividendes ont été payés, quand, à la connaissance, du président, il n'existait pas de recettes pour le service de ces dividendes; et les dividendes ainsi versés ont été soustraits des créances du gouvernement, qui auraient dû être acquittées. Par suite, ces créances n'ont pas encore été soldées.

La Bourse a été notifiée. Je n'ai jamais pensé qu'on ait pu tabler sur les cotes de la Bourse pour déterminer la question que les arbitres étaient appelés à résoudre, mais si les arguments présentés par le conseil du Grand-Tronc ont quelque poids, alors les opérations mentionnées détruiraient toute valeur à dériver de ces cotes.

Le 20 janvier 1914, le câblogramme suivant fut envoyé à Londres:

"Les chiffres préliminaires pour le semestre accusant $566,000, soit, disons, un profit de un et demi pour cent sur troisième priorité. La production de ce résultat a augmenté la rubrique de l'intérêt général partout où il a été possible. Cette rubrique s'établit aujourd'hui à $619,000, comparativement à $323,000 l'an dernier. Avec votre approbation, transporterons aux frais de service $200,000, mêmes comptes que l'an dernier, afin d'améliorer la comparaison de l'intérêt général et du compte des frais de service."

Ce qui fut fait. Le câblogramme continue:

"Au cas où vous voudriez attribuer deux et demi pour cent sur troisième priorité, il sera nécessaire de réduire de $154,000 la perte sur le Canada Atlantic et de porter en suspens le Canada Atlantic, augmentant à $504,000 le total de ce compte".

Il est allégué par le conseil, sans dénégation, que cela fut aussi fait. McLaren est le vérificateur en chef du Grand-Tronc. En 1919, d'après sa propre déclaration assermentée, il y eut un déficit de $6,483,000. Au lieu d'accuser ce déficit, il accuse un surplus de $5,556.

Je lui ai posé la question suivante:

"Q. Et comme c'était un déficit, au lieu d'accuser un déficit de $6,483,000, vous accusez un surplus de $5,556, et il en est ainsi pour tout?"

Sa réponse a été:

"R. Exactement."

Serait-ce possible de présenter devant les tribunaux d'aucun pays un cas plus plausible et plus direct de falsification de comptes afin de tromper le public et de tricher la Bourse? Et c'est l'œuvre conjointe de deux hommes qui occupent à l'heure actuelle de hautes fonctions dans le Canadian-Northern, MM. Robb et Dalrymple.

Parlez de la morale du chemin de fer. D'un littoral à l'autre, le public connaît la décision du juge quant à l'intégrité de ces deux individus. Rien d'étonnant que je déclare, à la lumière jetée sur la situation dans les bureaux du Grand-Tronc, à Montréal, que ces deux suppôts mentent de propos délibéré, comme ils ont menti dans leurs rapports présentés à la Chambre? Il est incompréhensible que ce gouvernement puisse être aveugle au point de permettre au président, qui est l'administrateur du réseau, de maintenir ces hommes à l'emploi de la compagnie.

Examinons le dossier de M. Galloway relativement à cette voie ferrée. Il y eut un temps où les affaires du Grand-Tronc étaient administrées par ce triumvirat — Kelley, Robb et Dalrymple—et d'autres étaient au pouvoir. Un changement était proche; le gouvernement allait acquérir le réseau. A la lumière des faits, à quoi s'exerçait l'influence de ces directeurs? Ils tentaient de voler le cadavre du Grand-Tronc et de s'en approprier les fonds. Il est bon que le public soit renseigné à cet égard. Après ce vol et cette appropriation de fonds à même la caisse d'assurance des employés du Grand-Tronc, qu'est-il arrivé? Ces déprédateurs n'ont pas été dépossédés de leurs fonctions parce que le nouveau président, le président actuel, les y a maintenus.

Le document suivant fut alors publié:

Les fonctionnaires soussignés de l'ancien Grand-Trons, aujourd'hui au service des chemins de fer nationaux canadiens, après avoir lu attentivement dans la presse les comptes des gratifications qui leur ont été volontairement faites avant la date de l'acquisition de cette compagnie par le Gouvernement du Canada, par résolution du Conseil d'administration de cette compagnie, ont déterminé, en vue de remplir leur plein devoir de citoyens patriotes et de conserver cette confiance et ce respect publics, sans lesquels aucun fonctionnaire de chemin de fer ne peut effectivement s'acquitter de ses fonctions, d'offrir volontairement à la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens de rembourser les sommes données dans chaque cas, un délai raisonnable devant être accordé à chaque fonctionnaire pour parfaire son remboursement. En ce faisant, nous n'admettons aucun tort de notre part, car nous avions été informés que les gratifications avaient été données par le conseil d'administration du Grand-Tronc, en reconnaissance de loyaux et fidèles services durant une longue période d'années.

Suivent les signatures et les montants:

W. D. Robb, $16,500; J. E. Dalrymple, $16,500; D. E. Galloway, $9,000; G. T. Bell, $5,000; H. C. Martin, $5,000; J. M. Rosevear $12,000; H. H. Hansard, $7,200.

Voyez d'ici le pathétique plaidoyer de ces messieurs "un délai raisonnable doit être accordé à chaque fonctionnaire" pour rembourser la somme reçue. Puis-je demander au ministre si, à sa connaissance, ces citoyens patriotes, comme ils se qualifient, ont remboursé l'argent qu'ils ont volé au cadavre du Grand-Tronc? Le ministre sait-il si le remboursement a eu lieu?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas de renseignement.

L'honorable M. BENNETT: Pas de renseignement! Ce gouvernement ne paraît guère se soucier que le remboursement ait été effectué ou non.

Parmi les signataires de ce précieux document figure ce M. Galloway, qui se dépeint sous les couleurs de "citoyen patriote", et qui, respirant l'air, suivant l'expression du juge Cassels, de toutes sortes de manipulations des

livres du Grand-Tronc, demande à l'honorable leader de lire un rapport qui, à sa face, est en contradiction avec les rapports précédents. En réalité, toutes les données de ce document sont fausses, comme je viens de le démontrer. Il serait peut-être intéressant de savoir, et peut-être le saurons-nous avant la clôture de la session, si ce patriote a remboursé sa tranche de $9,000.

Il se peut que je me montre sévère pour Galloway. Il fait partie de ce réseau du Grand-Tronc, composé, je viens de le prouver, de gens qui font main basse sur tout l'argent possible et ne le remboursent que sous l'empire de la contrainte.

Une grande partie de ce rapport est consacrée à ces huit navires. Si vous mettez en regard les deux rapports que le ministre nous a présentés, vous constaterez que les prétendues "défectuosités" des navires sont entièrement différentes. Qu'il me soit permis de lire un rapport déposé le 28 mai 1924:

Les machines sont placées au milieu des navires, et elles sont munies de réservoirs à lest et d'autres accessoires qui ne se rencontrent pas d'ordinaire dans les navires de transport sur les lacs. Ce genre de construction rend très difficile leur chargement et leur déchargement de charbon. Non seulement ce charbon est très lourd à transporter, mais il endommagera très probablement le navire quand il sera chargé dans la cale. De grandes bennes servent à le charger dans la cale, et comme le charbon tombe de très haut, il est probable que la coque et l'équipement seront endommagés, à cause de ce genre de construction.

Le sénateur de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain) n'a pas manqué de contredire ce rapport et d'affirmer que ces navires étaient d'une construction beaucoup plus solide que les navires de transport ordinaires sur les lacs. Et si ce dernier genre de navire peut être chargé et déchargé et transporter avec succès du charbon, quelle intention y avait-il de publier ce rapport?

Le rapport contient une autre particularité, qui est admirable:

Une autre particularité importante à considérer dans le coût de la manutention du charbon dans ces navires est le coût de la casse et du lent déchargement, tout le charbon devant être pelleté du tunnel. Par conséquent, aux frais de service susmentionnés, par comparaison avec les navires des lacs spécialement construits à cette fin, viennent s'ajouter les frais de déchargement. Les docks qui déchargent ces navires exigent un supplément, et certains docks des lacs n'ont pas l'outillage voulu pour décharger ce genre de navire.

S'il en était ainsi, pourquoi le premier rapport n'en a-t-il pas fait mention? S'il est possible de mentir aussi délibérément que ces gens ont menti, comme je l'ai établi ce soir, n'est-ce pas pour eux un jeu de fabriquer des motifs de cet ordre? Ils ont vendu un de ces navire, le *Belchers*, et j'ai prouvé que ce navire a transporté une cargaison de grain. Il est indéniable qu'il transporte également du charbon. Il est absurde d'affirmer que ces navires sont impropres au service des lacs supérieurs.

Quel est aujourd'hui le service de la marine du gouvernement canadien? J'ai ici une découpure du "Globe" de samedi dernier. L'article énonce que huit navires fédéraux sont arrêtés à Fort-William et que leurs équipages ont été congédiés. Et pourtant, un navire du même type, le "Belchers", vendu par l'administration des chemins de fer, est en service et fait concurrence aux autres navires des Lacs. Ces hommes auraient été mieux avisés de répondre à ma question, mais ils ont préféré ne pas déclarer le prix auquel ces navires ont été vendus. Il est vrai que nous sommes maintenant renseignés à cet égard.

Les deux navires, le *Drummond* et le *McKee* n'ont pas été vendus au groupe Playfair, mais à un groupe de Fort-William. Le groupe Playfair a soumissionné, mais nous avons reçu une soumission plus élevée, et les navires ont naturellement été vendus au plus haut soumissionnaire. D'autres navires que le *Drummond* et le *McKee* ont été vendus, et quelques-uns d'entre eux l'ont été à des compagnies anglaises et norvégiennes.

Si nous avons une enquête l'an prochain, comme je l'espère, nous connaîtrons leur prix de vente.

Rien de ce qui se passe dans le monde des affaires n'échappe aux administrateurs du Grand-Tronc, comme je je l'ai démontré. Ils ont dû lire quelques-uns des événements survenus aux Etats-Unis. Au mois de mai, une enquête tenue à Washington sur un scandale au sujet de la vente de navires du gouvernement a révélé qu'un navire, construit au coût de $1,676,000 et évalué à $200,000 par un des fonctionnaires fédéraux, a été vendu $100,000. Les témoignages ont établi que ce navire était un navire de même type qu'un autre navire qu'un honnête évaluateur à évalué à un million et demi. Toutes les critiques que les administrateurs de nos chemins de fer ont dirigées contre les navires fédéraux, déclarés impropres au service, ont eu pour but, je crois, d'en réduire le prix. Il est surprenant de constater que ces navires, quand ils changent de propriétaires, réalisent des profits. Les administrateurs de notre réseau ferré national à Montréal s'offorcent de déprécier la valeur de ces navires afin d'être peut-être à même d'imiter la transaction dévoilée à Washington.

L'honorable M. DANDURAND: Mais la vente des navires n'a-t-elle pas été annoncée pendant les deux dernières années?

L'honorable M. BENNETT: Qui les achèterait par soumission publique, quand ils peuvent l'être par vente privée? Personne. Les vautours guetteront le moment propice où les

navires auront été dépréciés à leur gré et où la marine marchande canadienne paralysera, comme elle le fait aujourd'hui, huit de ses navires à la tête des lacs et en congédiera les équipages, sans procurer à ces navires l'occasion de gagner un honnête dollar.

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons également eu un certain nombre de navires paralysés à Montréal.

L'honorable M. BENNETT: L'an prochain, j'espère consacrer mon attention à votre marine marchande océanique.

L'honorable M. DANDURAND: Je demande pardon à l'honorable monsieur. Il dit "votre marine marchande". Ne devrait-il pas dire notre marine marchande.

L'honorable M. BENNETT: La marine marchande du peuple canadien aujourd'hui confiée à d'aussi indignes administrateurs. Mais quelle occasion procure-t-on à ces navires de gagner un dollar? Au début de 1923, le fait suivant s'est produit. L'honorable sénateur l'a très bien décrit, cet après-midi, comme la coalition la plus néfaste, la plus outrageante et la plus malhonnête jamais conclue par les armateurs de navires canadiens afin de dépouiller le cultivateur de l'Ouest de son argent péniblement gagné. N'est-ce pas, en effet, la déclaration de l'honorable monsieur? Sans le moindre doute.

L'honorable M. DANDURAND: Je me suis fié aux conclusions de la commission d'enquête.

L'honorable M. BENNETT: Oui, et les conclusions de la commission ont justifié sa déclaration, car cette enquête a établi qu'une coalition d'armateurs canadiens a volé $487,000 aux cultivateurs de l'Ouest. Cette coalition détenait 95 pour 100 de tout l'espace sur les navires canadiens et, après avoir exigé des taux outrageants pour le transport du grain, elle a pris les expéditeurs à la gorge et les a contraints de souscrire leur assurance. Aucun terme ne pourrait être trop véhément pour qualifier l'action de ces compagnies de navigation. Le gouvernement a failli à son devoir, parce que cette commission lui a indiqué la procédure à suivre, à savoir, citer ces corsaires devant les tribunaux criminels. Mais le gouvernement n'a pas jugé à propos de les poursuivre, comme il aurait pu le faire en vertu du code pénal.

En présence de toutes ces révélations publiques, quelle a été l'attitude des chemins de fer nationaux? Le gouvernement a été complice après le fait; et si nous connaissions la vérité, nous constaterions probablement que des membres du gouvernement ont aussi été complices avant le fait.

L'honorable M DANDURAND: Le gouvernement et le Parlement?

L'honorable M. BENNETT: Non pas le gouvernement et le Parlement. Le Parlement n'a aucunement été en cause. Eh bien, qu'a-t-on accompli?

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons adopté une loi, l'an dernier.

L'honorable M. BENNETT: Qu'a-t-on accompli au printemps de 1923? Notre réseau ferré national a dû transporter 1,594,135 tonnes de charbon, à la tête des Lacs où il possédait alors une flotte de douze navires. Au lieu de faire transporter le charbon par ses propres navires, l'administration des chemins de fer nationaux, si incroyable que cela paraisse, s'est adressée aux armateurs qui avaient happé le plus gros des $487,000, grâce à cette assurance obtenue par un procédé de chantage, et elle leur a adjugé l'entreprise de transport de tout ce charbon. N'est-ce pas la vérité? Il est consigné, dans ce rapport daté du 19 mai 1924, que le transport de cette quantité de charbon, 1,594,135 tonnes, a été adjugé à la Canada Steamship Lines et à la Great Lakes Lines, l'idée étant de favoriser les navires canadiens.

L'honorable M. DANDURAND: Ce sont des corporations. Impossible de s'adresser à elles, car elles sont dépourvues d'âme.

L'honorable M. BENNETT: Je ne sache pas qu'elles soient plus dépourvues d'âme que l'administration de la marine marchande du Canada.

C'est au gouvernement canadien, et non à la marine marchande, qu'il faut imputer l'adjudication de ces entreprises. Ce qui a eu lieu l'an dernier s'est renouvelé cette année. De plus, comme ces deux compagnies n'avaient pas les navires nécessaires au transport de cette énorme quantité de charbon, qui aurait rapporté $800,000 de fret, elles ont loué des navires américains, et votre magnifique flotte de douze navires a été paralysée.

L'honorable M. DANDURAND: Pas magnifique pour transporter du charbon.

L'honorable M. BENNETT: Oh, pas de pareille insanité. Quelle en est la preuve? La preuve en est la parole de ces deux—comment dirai-je—ânes. L'honorable sénateur demandera-t-il au président du chemin de fer s'il maintiendra quand même ces deux hommes au service du réseau? Il ne fait aucun doute qu'ils seront maintenus en fonctions. L'heure est à la veille de sonner où le peuple cana-

dien se rendra compte de quelle manière ce réseau est administré. Etablissons bien à quel endroit se trouvent actuellement ces huit navires que j'ai mentionnés. Voici une découpure du *Globe* du 10 juillet, et l'article est ainsi conçu:

Fort-William, 10 juillet. (Dépêche spéciale.)—Huit navires de la marine marchande canadienne, possédés et exploités par le gouvernement du Canada, en liaison avec les chemins de fer nationaux, sont paralysés dans les ports locaux, et leurs équipages ont été congédiés pour la saison, à cause du manque de transport. Les navires, qui constituent une flotte, ont été mis dans les bassins de la Canadian National Elevator Docks, où ils resteront jusqu'à ce qu'un ordre arrive d'Ottawa.

L'honorable M. ROBERTSON: D'Ottawa?

L'honorable M. BENNETT: D'Ottawa. Et la raison en est que les administrateurs de la marine marchande canadienne ont en ce moment leur résidence à Ottawa. Beaucoup d'entre eux se retirent au Château Laurier, aux frais du Trésor, je suppose. Ils y reçoivent de nombreux contingents de membres du Parlement. Rien d'étonnant que les recettes de l'hôtel augmentent. Je fais cette déclaration en connaissance de cause, et je ne la retirerai pas.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami sait qu'ils sont probablement sur les lieux parce qu'ils ont été convoqués par un comité d'enquête.

L'honorable M. BENNETT: Convoqués par un comité d'enquête. Non, ils n'ont pas été convoqués par un comité d'enquête. Quel comité d'enquête a convoqué M. C. J. Smith, un administrateur qui est supposé recevoir $30,000 par année? Il n'a pas comparu devant le comité. Il circule dans les couloirs, en compagnie de M. Thompson, l'artiste de publicité de la compagnie. Qu'y font-ils? Le comité ne les a pas convoqués. Pour le bien du Canada, je voudrais que certains des témoins cités devant le comité administrent ce réseau ferré national. Je voudrais que M. McLeod en soit aujourd'hui le président, au lieu de Thornton. Beaucoup de Canadiens s'en trouveraient mieux.

Il me semble que j'ai apporté une réponse assez catégorique aux rapports de ces administrateurs de notre réseau ferré national, ces patriotes. En effet, Galloway était un de ceux qui ont promis de rembourser les montants perçus et se sont proclamés patriotes. J'espère qu'il a eu tout le délai voulu pour rembourser sa part.

Comme la Chambre paraît manifester un vif intérêt, je parlerai de certains faits connexes à ce réseau ferré national. Je puis mentionner que je n'ai jamais vu autant de gens demander, comme aujourd'hui des exemplaires des Débats, surtout les administrateurs des chemins de fer nationaux. Dois-je ajouter que je contribue moi-même à leur procurer ces exemplaires? Il est surprenant de constater la curiosité de ces administrateurs qui désirent voir et entendre tout ce qui se passe au Parlement au sujet du chemin de fer.

J'aborderai à présent la fameuse contribution de 4 pour 100 prélevée sur les traitements des fonctionnaires du chemin de fer. Je cite un extrait d'un journal de Toronto:

Le rapport suivant a été émis aujourd'hui au bureau central des chemins de fer nationaux canadiens, à Montréal:

"Etant donné les conditions industrielles et commerciales qui ont déterminé une diminution dans les recettes brutes, les fonctionnaires des chemins de fer nationaux canadiens, du président au plus bas fonctionnaire, ont consenti à donner volontairement un jour d'appointements par mois à l'administration pour aider à réduire les frais de service. Cette offre, qui a entièrement émané des fonctionnaires eux-mêmes, a été accueillie avec reconnaissance par le président et par le conseil d'administration, qui l'ont mise à l'étude.

Je ferais peut-être mieux de lire le reste de la dépêche de Montréal, adressée au *Star* de Toronto. Elle énonce:

Une "bombe" a été lancée dans les bureaux des chemins de fer nationaux canadiens ici, samedi, à la nouvelle que l'administration accueillerait favorablement une offre volontaire d'une réduction de 4 pour 100 de la part des fonctionnaires les mieux rétribués.

La nouvelle était sous forme d'une lettre du président, énonçant qu'une diminution prononcée dans les recettes du service nécessitait une action de cette nature, et ajoutant que la réduction de 4 pour 100 cesserait dès que les affaires s'amélioreraient.

La dépêche continue:

M. W. A. Kingsland, l'adjoint de l'administrateur général, a déclaré au "Star", relativement à cette offre: "Les employés acceptent la chose de bon cœur, et je crois que l'offre obtiendra un succès de cent pour cent. Je sais que, dans notre bureau, la liste vient de circuler, avec la dépêche du président en tête, qui est explicite, et tous l'ont signée.

"La réponse à cette demande volontaire est très agréable et indique les égards des employés pour le National-Canadien. La demande est arrivée samedi et nous ne sommes qu'au lundi, mais le progrès a été excellent. Il n'y a eu aucune tentative de coercition. Les listes ont circulé sans aucun commentaire et elle ne conseillait pas aux employés de la signer.

"J'ai voyagé sur le chemin de fer samedi, et tous ceux à qui j'ai parlé se sont déclarés tout à fait en faveur de la diminution.

"Cette contribution ne sera que temporaire, et elle est causée par la diminution dans les recettes du service. Elle ne s'applique pas seulement à Toronto, car la demande a été transmise à tous les employés du National-Canadien, d'un océan à l'autre" dit M. Kingsland, en terminant, et il ajoute avec un sourire: "Je contribue moi-même."

Plusieurs fonctionnaires subalternes entrevus par le représentant du *Star* se sont prononcés en faveur de la diminution, si le chemin de fer la jugeait nécessaire. "Le chef de notre service a signé la liste, et d'ordinaire le reste du personnel suit son exemple", a fait observer un employé du service technique. "On ne nous a rien dit, mais la liste a circulé, et les employés sont absolument libres d'agir à leur gré. Je n'ai entendu aucune objection."

C'est une merveilleuse situation. Le président transmet la liste à Toronto, comme l'affirme M. Kingsland, et son propre télégramme y est annexé. Le président fait ensuite la déclaration suivante:

Cette offre, qui a entièrement émané des fonctionnaires eux-mêmes, a été accueillie avec reconnaissance par le président et par le conseil d'administration, qui l'ont mise à l'étude. La situation est attentivement examinée pour déterminer s'il est nécessaire d'accepter cette offre volontaire et, s'il y a lieu, dans quelle mesure il faut effectuer des réductions dans les appointements des employés de tout le réseau.

Il ressort donc que la demande de la réduction provient du président lui-même, et non des fonctionnaires. Le pays a aujourd'hui les yeux sur ce réseau. L'autre soir, mon honorable ami a fait remarquer que les accusations formulées dans cette enceinte nuisaient au réseau ferré. Ma foi, il ferait mieux de s'occuper de ses amis. Voici un extrait des Débats des Communes, du mardi 15 juillet. M. Bourassa, député, pose les questions suivantes:

1. Y a-t-il eu détournement de fonds appartenant aux chemins de fer nationaux canadiens, à leurs bureaux de Lévis, au moyen de la majoration des bordereaux de paye?
2. Si la réponse est affirmative, quand ce détournement a-t-il été découvert?
3. A quelle date a-t-il commencé?
4. Quelle en a été le montant?
5. A quelle date l'employé supposé coupable de ce détournement a-t-il cessé d'occuper son emploi?
6. Cet employé a-t-il été arrêté? S'il ne l'a pas été, pourquoi, et quels moyens a-t-on pris pour le faire appréhender?
7. Les sommes détournées ont-elles été remboursées?

Je dirai à l'honorable leader de la Chambre que je ne perdrais pas mon temps, comme ce député, au sujet d'un pauvre diable de subalterne. Si je voulais poser les questions qu'on m'a transmises à l'égard de certains employés de ce chemin de fer, je serais fort occupé. Tel maître, tel valet. Ces gens savent ce qui se passe, ou du moins ce qu'on dit se passer à Montréal parmi les gros bonnets, et voilà la conséquence. L'honorable monsieur ferait mieux de surveiller ses amis, s'il ne veut pas que le réseau soit critiqué. Toute la difficulté provient de ce que l'atmosphère respirée par ces fonctionnaires, quand ils ont manipulé les livres avant l'arbitrage du Grand-Tronc, et quand ils ont alors transmis ces fausses dépêches en Angleterre, a envahi tout le réseau, et ces récits se répandent comme des légendes parmi les employés.

L'honorable M. DANDURAND: Et l'honorable monsieur s'applique en ce moment à créer un meilleur sentiment, une atmosphère optimisme.

L'honorable M. BENNETT: Je m'applique à démontrer au peuple canadien que son gouvernement actuel, connaissant tous les faits que j'ai exposés ici ce soir, tolère que ces hauts fonctionnaires conservent leur poste, sans aucune entrave, parce que le gouvernement est leur obligé.

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons accordé l'absolue liberté d'action à l'administration des chemins de fer nationaux canadiens.

L'honorable M. BENNETT: Vous ne pouvez laisser une absolue liberté d'action à ces fonctionnaires. Ils la prennent eux-mêmes, parce que vous êtes leurs serviteurs, et parce que votre gouvernement n'est pas leur maître.

L'honorable M. DANDURAND: Ces propos sont puérils.

L'honorable M. BENNETT: Ces propos sont puérils? L'honorable sénateur a-t-il oublié les dernières élections? Ne se rappelle-t-il pas la correspondance confidentielle de sir Joseph Flavelle, qui était alors le président du réseau? Cette correspondance était aux bureaux de Montréal, d'où elle a été transportée au bureau du *Star* de Montréal, qui l'a ensuite publiée.

L'honorable M. DANDURAND: L'organe tory de Montréal.

L'honorable M. BENNETT: C'est heureux que certains journaux publient des rapports faits de bonne foi. Les rapports auxquels j'ai répondu révèlent l'espèce d'hommes que le gouvernement emploie aujourd'hui. Et si ces individus qui m'ont ainsi calomnié et vilipendé rencontraient demain des membres du cabinet, ceux-ci leur serreraient la main et leur diraient "Bien fait, bons et fidèles serviteurs, acharnez-vous; calomniez tous ceux qui attaquent le gouvernement."

L'honorable M. DANDURAND: Le chemin de fer.

L'honorable M. BENNETT: Ce chemin de fer et ce gouvernement sont un et indivisibles. Vous avez doté ce service de créatures de votre propre création.

L'honorable M. DANDURAND: Non, je demande pardon à l'honorable monsieur — de votre propre création. Vous attaquez les directeurs, mais ils étaient en fonctions lors de notre avènement.

L'honorable M. BENNETT: J'attaque le gouvernement en exercice.

L'honorable M. DANDURAND: Oh, non; mon honorable ami...

L'honorable M. BENNETT: J'attaque le gouvernement en autorité, quand je dis que vous avez nommé des hommes d'un tel calibre

que l'opinion publique vous contraint à les expulser de la Commission. N'est-ce pas la vérité?

L'honorable M. DANDURAND: Ma foi, l'honorable monsieur a appuyé un gouvernement dont une couple de membres ont été priés de démissionner.

L'honorable M. BENNETT: Un gouvernement dont une couple de membres ont été priés de démissionner?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, par leur premier ministre.

L'honorable M. BENNETT: A qui l'honorable monsieur fait-il allusion?

L'honorable M. DANDURAND: Au gouvernement Borden.

L'honorable M. BENNETT: Quels sont-ils?

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable Robert Rogers était l'un d'eux; sir Sam Hughes était l'autre.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable monsieur prétend-il que le moment est arrivé, au Canada, où un premier ministre dont les opinions ne sont pas partagées par un ministre de la Couronne ne puisse demander à celui-ci de lui remettre son portefeuille? Certes, il en a toujours été ainsi.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais je me borne à citer à mon honorable ami un exemple parallèle. Il ne s'ensuit pas que le choix d'un conseiller constitue un crime, pour la simple raison que plus tard il est jugé à propos que ce membre doit démissionner du conseil.

L'honorable M. BENNETT: Je n'ai pas dit que leur démission constituait un crime, mais que ce gouvernement a imposé dans le conseil d'administration des chemins de fer nationaux canadiens des hommes dont le public l'a contraint de se dispenser. Est-ce la vérité, ou non? Dans des circonstances semblables à celles que j'ai indiquées, je mentionnerai un homme qu'il a forcé de démissionner de la commission, à Québec — M. Talbot.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami fait erreur. M. Talbot est encore membre de la commission.

L'honorable M. BENNETT: Dans ce cas, je félicite le gouvernement, vu les opinions publiées au sujet de cet homme. Si l'honorable sénateur veut aller dans le monde des affaires à Montréal ou en tout autre endroit de la province et mettre les membres du conseil de direction du Pacifique-Canadien, comme le sénateur Béique, en regard avec M. Talbot, il sera le bienvenu.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne discute pas; je ne fais que répondre aux observations de mon honorable ami.

L'honorable M. BENNETT: Permettez-moi de demander si M. Stewart a publié une déclaration quant aux motifs de sa démission de la commission?

L'honorable M. DANDURAND: Non, mais si mon honorable ami veut le demander, il pourra obtenir une réponse.

L'honorable M. BENNETT: Aujourd'hui, la situation est telle au pays que vous et votre réseau ferré ne pouvez vous procurer d'hommes de marque pour devenir membres de votre commission. Dans la cité d'Ottawa, par exemple, se trouvent des hommes éminents comme M. Gordon Edwards, un riche libéral. Que l'honorable sénateur se procure les services de pareils hommes comme membres de la commission, et il n'y aura plus de scandales comme celui de l'hôtel Scribe, et d'autres du même genre.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami devrait oublier l'hôtel Scribe, qui est une meilleure acquisition que l'immeuble Daly, à Ottawa, à côté du Château Laurier, et que le gouvernement précédent a payé $1,000,000. Il y a une énorme différence entre l'achat de l'immeuble Daly au prix de $1,000,000, et l'acquisition de l'hôtel Scribe au coût de $2,700,000.

L'honorable M. BENNETT: Mais l'un de ces immeubles est à Ottawa, et nous en connaissons la nature, tandis que nul ne sait où se trouve l'hôtel Scribe. Il existe aussi cette différence sensible, qu'il n'y avait pas d'intermédiaire comme cet Aronivici, votre précieux protégé, qui se prélasse au soleil avec les $30,000 qu'il a obtenus du peuple canadien.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami oublie que ce monsieur est notre protégé, non pas le mien.

L'honorable M. BENNETT: Et n'oubliez pas la commission inconnue que cette vente lui a value par concussion. Allez dans la cité de Toronto et retenez les services de libéraux de carrière comme M. John Kilgour et des hommes de sa trempe, qui inspireraient confiance, et qui remanieraient tout le réseau, ou bien résigneraient leur poste. Examinons les délibérations du comité d'enquête dans un autre lieu. Au cours de l'interrogatoire, M. Kyte pose la question suivante au président:

En ce qui concerne le genre d'opérations que nous discutons, je désire exposer ceci: "Il n'y a pas si longtemps, une occasion s'est présentée d'acheter de la compagnie des tramways de Montréal une ligne s'étendant de Montréal au Bout-de-l'Isle. Sa longueur est

d'environ 12 milles. J'ai eu une heure pour décider si j'achèterais cette propriété ou non. Le prix était de $1,200,000. J'ai décidé de l'acheter pour la compagnie, et je l'ai acquise, et cette acquisition a plus tard été soumise à l'approbation de la commission d'administration.

Le temps n'est-il pas arrivé en ce pays de mettre un frein à l'activité du président de ce chemin de fer, qui jette des millions, en ne se fiant qu'à son propre jugement, et qui dépense $1,200,000 sans même consulter M. Talbot? Naturellement M. Gough n'était pas présent; il était parti.

L'honorable M. DANDURAND: Mais l'honorable monsieur ne mentionne pas M. E. R. Décary.

L'honorable M. BENNETT: M. Décary n'a pas été consulté, bien qu'il fût à Montréal. Le président dit qu'il a lui-même conclu l'affaire. M. Décary aurait dû être consulté d'autant plus qu'il est un citoyen honorable, mais le président a saisi cette occasion de dépenser $1,200,000 du Trésor public. L'honorable monsieur approuve-t-il cette manière de procéder?

L'honorable M. DANDURAND: Non, je n'exprime aucune opinion sur la manière de procéder.

L'honorable M. BENNETT: Lisez les témoignages—$250,000 ont été payés lors du déplacement de divers fonctionnaires de la compagnie de chemin de fer, quand de nouvelles fonctions leur furent attribuées à l'époque de la fusion des nouvelles compagnies.

L'honorable M. DANDURAND: Tout dépend du nombre.

L'honorable M. BENNETT: Evidemment. Cela dépend du juge en chef, qui n'a pas examiné avec plus d'attention les dépenses à contracter.

Puisque nous en sommes sur la question du coût de ce chemin de fer national, examinons plus à fond ces témoignages. Je constate que, l'an dernier, les comptes des impressions et de la papeterie du réseau ferré national se sont élevés à $1,630,069, et que les frais de publicité ont atteint $1,063,784, soit un paiement total de $2,693,853. Qu'en pense l'honorable monsieur? Voici un exemple de cette publicité. Il y a quelques jours, la réponse à une question posée pour savoir quel montant a été payé pour une seule insertion de réclame en faveur des chemins de fer dans le *Globe* de Toronto, vers le premier janvier, a fait connaître que ce montant a, en chiffres ronds, été de $500 pour cette seule insertion. Cette administration ferroviaire irréfléchie et extravagante a payé $500 pour cette annonce, à côté de laquelle figurait une réclame d'un chemin de fer où nous ne rencontrons aucun scandale.

Cette réclame n'occupait que la moitié de l'espace de l'autre annonce, ce qui montre comment le Pacifique-Canadien dirige ses affaires. D'après cet exemple, je ne doute pas que toute la publicité du réseau national soit du même genre. Le *Globe* dénigrera le Sénat et fulminera contre le gouvernement et, dans un autre endroit du journal, il publiera une page de réclame en faveur du ministère du Commerce, pour un autre $500, soit $1,000 pour deux pages d'espace. Et c'est ainsi que les divers services se montrent prodigues des deniers publics, et c'est surtout la manière d'agir des chemins de fer nationaux.

Le malheur est que cette ligne de conduite se continuera jusqu'à la prochaine élection générale, alors que la vindicte publique chassera ce gouvernement du pouvoir; mais, dans l'intervalle, le pays n'a pas l'occasion de se prononcer.

L'honorable sénateur doit être content de la brillante réponse que m'ont faite ses amis du National-Canadien. Je relèverai maintenant une observation personnelle de l'honorable monsieur. Il dit:

> Nous discutons en ce moment le service technique de quelques vapeurs des Grands Lacs, et je crois que, dans une très grande mesure, toute cette discussion est une perte de temps.

L'honorable sénateur est-il d'avis que le Parlement perd son temps quand il est saisi des faits qui révèlent cette extravagance dans les chemins de fer nationaux canadiens?

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que si le public prend jamais connaissance des rapports des fonctionnaires du réseau ferré national et des assertions de mon honorable ami, il lui sera impossible de dégager les faits et de tirer une conclusion.

L'honorable M. BENNETT: Ma foi, si l'honorable sénateur peut trouver dans la société quelqu'un qui, à la lecture de ces deux rapports contradictoires des fonctionnaires du réseau, affirmera que les auteurs de ces rapports sont honnêtes et dignes d'être crus, il devra frapper à la porte d'un asile d'aliénés. Toute personne en état de juger, et qui a à cœur les intérêts du pays, dira que si le pays est doté de fonctionnaire ainsi convaincus de mensonge délibéré, et maintenus quand même au service de la compagnie, il est temps que ces fonctionnaires disparaissent de la scène.

L'honorable sénateur nous a ensuite servi le hors-d'œuvre suivant:

> Un des fonctionnaires des chemins de fer nationaux canadiens, qui n'en veut à aucun sénateur, a dit: "Je crois que nous sommes victimes d'une situation dans laquelle un certain monsieur du nom de Playfair, demeurant à Middland, doit être atteint, et qu'on s'efforce de l'atteindre en passant par nous, parce que nous faisons de notre mieux pour le service de la marine marchande canadienne."

J'accepte la parole de l'honorable sénateur, et je crois qu'un des fonctionnaires, dont je ne veux pas connaître le nom, lui a dit cela. Je ne suis pas surpris qu'un fonctionnaire du Grand-Tronc ait tenu ces propos. En effet, tous ces fonctionnaires savent que les tracas proviennent en partie de leurs transactions avec Playfair. Playfair est pour eux une obsession, et le pays en est saturé. Je ne blâme aucunement l'honorable sénateur de citer les paroles de ce fonctionnaire, mais le temps n'est-il pas arrivé pour le réseau ferré national et la marine marchande de mettre fin aux opérations révélées ce soir? Vous ne vous exposeriez pas, comme aujourd'hui, à des difficultés quotidiennes.

L'honorable sénateur est d'avis que le public ne s'intéresse pas à cette question, et qu'il ne la comprendra pas. Mais permettez-moi de lui dire que le public comprendra parfaitement, quand le gouvernement déclare que la marine marchande a réalisé un profit, puis présente un rapport accusant une perte d'environ $4,000 pour la saison d'opérations, comme je l'ai indiqué. Si cette flotte de navires avait été bien administrée, son profit annuel aurait dépassé $500,000, et pour le réaliser les navires n'auraient pas eu à dévier de leur route. Cela ressort des profits qu'ont réalisés d'autres compagnies. Dans le rapport de la Commission des grains, M. McLean établit qu'une de ces compagnies, The Great Lakes Company, a fait un profit de 33 pour 100. Pourquoi ces navires ne réalisent-ils un profit de 33 pour 100?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui dire la conclusion que le public tirera de toutes ses récriminations? C'est que plus tôt nous aliénerons cette marine marchande à des particuliers, mieux ce sera pour le pays. C'est évidemment le chant du cygne pour la nationalisation de la marine marchande.

L'honorable M. BENNETT: Plus tôt le pays se débarrassera du gouvernement actuel, plus tôt nous remanierons l'administration de la marine marchande, et plus tôt nous pourrons la confier à des administrateurs plus aptes à remplir leurs fonctions.

L'honorable M. DANDURAND: Comment le public peut-il espérer un remaniement dans l'administration de la marine marchande quand les hommes actuellement à sa tête sont les administrateurs d'avant 1922?

L'honorable M. BENNETT: Ma réponse est que sous l'administration conservatrice...

L'honorable M. DANDURAND: Ils étaient en fonctions?

L'honorable M. BENNETT: Ils étaient en fonctions, et sir Joseph Flavelle l'était aussi, et les hommes sous sa direction, qui commandaient ces navires, ne les plaçaient pas au service de leur amis politiques pour une chanson; ils n'en faisaient pas don. Je mets le ministre au défi de révéler les prix de vente de ces navires.

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais que vous connaissiez quelques-uns de ces prix.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable sénateur sait que j'ai maintes et maintes fois demandé quels étaient ces prix?

L'honorable M. DANDURAND: Le dernier rapport que j'ai fourni ne contenait-il pas de chiffres?

L'honorable M. BENNETT: Vous n'avez pas encore dit quel a été le prix de vente de la marine marchande?

L'honorable M. DANDURAND: Pourquoi ne devrait-il pas être mentionné?

L'honorable M. BENNETT: Parce qu'il y aurait scandale.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable l'a-t-il demandé?

L'honorable M. BENNETT: J'ai supplié, imploré, adjuré et fait tous mes efforts pour l'obtenir.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a-t-il fait inscrire une question au Feuilleton de l'ordre du jour?

L'honorable M. BENNETT: Non. Quand j'ai fait inscrire une question au Feuilleton pour connaître le prix de la houille, on m'a répondu qu'il n'était pas dans l'intérêt du pays que je fusse renseigné.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable monsieur n'en a pas moins obtenu le renseignement.

L'honorable M. BENNETT: Je l'ai obtenu dans le rapport d'aujourd'hui, à la dernière minute, et, dans leur précieux document, ces individus prétendent que je connaissais déjà ce prix. Je l'ai su confidentiellement, à condition de ne pas en tirer parti, et je ne m'en suis pas servi. Le document énonce que vous payiez à ces pirates 45 cents pour le transport d'une tonne de charbon.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que ce taux était modéré. Mon honorable ami croyait qu'il était de 50 cents.

L'honorable M. BENNETT: Je n'ai pas cru qu'il était de 50 cents, mais j'ai alors fait un

calcul mental. J'ai dit que si le taux était de 50 cents, il représentait la moitié du tonnage.

L'honorable sénateur s'efforce de ridiculiser l'action de l'honorable représentant de New-Westminster (l'honorable M. Taylor), qui a tâché d'obtenir une enquête dans un seul but, le bien du pays. La tâche est vaine. Je sais que l'honorable monsieur ne demandera pas à l'Administration demain: "Pourquoi m'avez-vous transmis deux rapports contradictoires et m'avez-vous placé dans cette fâcheuse posture?" C'est pourtant ce qui est arrivé, car l'honorable sénateur a lu, en deux occasions différentes, deux documents contradictoires, dont l'un était faux. Un document, et un seul, peut être l'expression de la vérité.

L'honorable M. DANDURAND: Je pourrais réussir à obtenir des mêmes fonctionnaires une réponse à mon honorable ami, et ce jeu pourrait se poursuivre de jour en jour, et d'année en année.

L'honorable M. BENNETT: Etant donné l'imposture de ces deux hommes, je crois sans peine qu'ils signeraient tous les documents que vous leur présenteriez. Les gens qui ont respiré l'atmosphère des bureaux du Grand-Tronc, à Montréal, ainsi qu'établi devant le juge Cassels, commettraient tout, sauf le meurtre. La raison de leur condescendance complète pour le régime actuel est que la chute du gouvernement signifiera leur renvoi du service, et ils le savent. Ils le savaient avant la dernière élection, et c'est pour cela qu'ils ont livré au *Star* de Montréal, qui l'a publiée, la correspondance privée de sir Joseph Flavelle. L'honorable sénateur peut être fier de l'acte de ses protégés.

Tout le long du débat, l'honorable monsieur n'a cessé d'insinuer que j'étais animé d'un autre motif. S'il en est ainsi, il doit imputer le même motif à l'honorable représentant de New-Westminster (l'honorable M. Taylor), qui a aussi proféré des accusations.

L'honorable monsieur a, de son siège, lu ces documents. A vrai dire, il a réussi à obtenir l'appui d'une couple de ses partisans, qui ont répondu aux accusations de l'honorable sénateur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor). L'honorable représentant de Sarnia (l'honorable M. Pardee) n'a, en réalité, apporté aucune réponse. Il a prodigué des louanges à l'Administration, mais, en avocat, il a évité de répondre, car il savait qu'aucune réponse ne pouvait être donnée. Il est vrai que l'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Haydon) a essayé de se surpasser dans son premier effort, et qu'il s'est époumonné à proclamer l'imbécillité du capitaine Boyd. Ce terme est déplacé dans la bouche de notre collègue, surtout quand il s'adresse au capitaine Boyd, qui porte sur sa poitrine la décoration de Sa Majesté, qui lui a été décernée à cause de ses vaillants services durant la guerre. Permettez-moi de dire à l'honorable monsieur qu'aujourd'hui un des journaux de Vancouver a transmis des copies des témoignages rendus dans cette affaire, pour les publier, je suppose, parce qu'à la côte la marine marchande émane une odeur nauséabonde au nez de la population.

L'honorable M. DANDURAND: Mes renseignements ne sont pas dans ce sens.

L'honorable M. BENNETT: Je l'ai entendu dire. Mais si l'honorable monsieur croit que l'administration de la marine marchande est excellente, c'est parfait. Nous avons publié des rapports du gouvernement qui accusent un profit, tandis que d'autres n'en présentent aucun.

L'honorable M. DANDURAND: Un profit de la marine marchande?

L'honorable M. BENNETT: Oui, je cite un rapport du comité spécial.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable monsieur parle des profits de certains navires, et non pas de la marine marchande en général.

L'honorable M. BENNETT: De la marine marchande de la tête des Lacs. Mon attitude dans cette question s'explique facilement. Je me suis toujours très fortement intéressé à l'avenir du Canada, surtout au point de vue du transport. Depuis ma première élection, il y a trente ans, je n'ai cessé de m'occuper de ce sujet. Je demeure dans une ville où cette question du transport excite un vif intérêt. Or le gouvernement, au coût de millions de dollars, y a construit un quai desservi par sa voie ferrée. Et je constate, à mon dégoût et à ma surprise, que le gouvernement, au lieu d'aider à ses propres chemins de fer et élévateurs avec sa marine marchande, agit de manière à déprécier ces propriétés par tous les moyens. Les élévateurs sont vides; les chemins de fer ne transportent pas de grain; les voies de garage regorgent de wagons, qui devraient tous être en service.

Par la réduction des taux, si nécessaire, sur ces navires avec un service en commun à partir de la tête des Lacs jusqu'à Midland, et de Midland à Montréal, d'importantes opérations pourraient être exercées. Il en pourrait être ainsi en passant par Collingwood et Depot-Harbour jusqu'à Montréal. Mais au lieu de cela, avec ces administrateurs incapables de cette marine marchande...

L'honorable M. DANDURAND:...nommés par mon honorable ami.

L'honorable M. BENNETT: ...Et retenus par son gouvernement tant qu'ils étaient honnêtes et fidèles, et retenus par le gouvernement actuel quand ils étaient malhonnêtes et infidèles...

L'honorable M. DANDURAND: La présomption est contre la théorie de mon honorable ami.

L'honorable M. BENNETT: En aucune façon.

Je demande maintenant à l'honorable monsieur et à la Chambre de m'accorder un comité.

L'honorable M. DANDURAND: L'an prochain.

L'honorable M. BENNETT: Je demande l'institution d'un comité maintenant. Je ne compte cependant pas qu'il fasse enquête en ce moment; mais je demande que la motion soit adoptée, et en présence des révélations faites ici ce soir, j'espère que l'honorable monsieur sera heureux de se prononcer en faveur de son adoption.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne suppose pas que mon honorable ami soit sérieux de demander au Sénat de voter pour l'établissement du comité que comporte sa motion. Il sait que le Sénat n'adoptera pas cette motion, pour divers motifs. Je sais qu'il se contentera d'avoir eu le dernier mot dans cette discussion prolongée, et qu'il demandera la permission de retirer sa motion. Nous sommes à la veille de la prorogation, mais à la prochaine session, s'il croit qu'une certaine question pourrait faire l'objet d'une enquête, il peut de nouveau se présenter devant le Sénat, qui décidera alors dans sa sagesse si une enquête doit être instituée.

L'honorable M. BENNETT: Entends-je bien que l'honorable monsieur refuse maintenant de m'accorder une enquête.

L'honorable M. DANDURAND: Certainement.

L'honorable M. BENNETT: L'honorable monsieur refuse d'accorder une enquête?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, et j'ai exposé les motifs de mon refus. Il ne peut être institué d'enquête générale sous la forme demandée par l'honorable monsieur.

L'honorable M. BENNETT: J'ai oublié un point. L'alinéa de la motion énonce:

D'une façon générale, sur toutes choses qui, de l'avis du comité, découlent de la question susdite ou s'y rapportent, ou sur lesquelles le comité jugera à propos d'enquérir.

Je consens à disjoindre cet alinéa, et je puis dire à mon honorable ami que s'il accorde le comité sans mettre ma motion aux voix, je ne m'attends pas à convoquer de témoins dans les deux jours qui suivent.

Sur la motion de l'honorable M. Tessier, le débat est ajourné.

SEANCES DU MATIN

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, il reste ajourné jusqu'à onze heures de l'avant-midi, demain, et qu'il y aura demain deux séances distinctes du Sénat.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à demain, à onze heures de l'avant-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Jeudi, le 17 juillet 1924.

Première séance

Le Sénat se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Prières et affaires de routine.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

INTERPELLATION

L'honorable M. TANNER demande:

1. Est-ce que la direction des chemins de fer nationaux canadiens a conclu récemment un marché avec la British Empire Steel Corporation pour des rails en acier; dans l'affirmative, quelle en est la nature et la quantité et à quelle date doivent-elles être livrées?
2. A quel prix la British Empire Steel Corporation a-t-elle accepté de livrer ces rails?

L'honorable M. DANDURAND: J'aurais donné la réponse hier soir, mais ensuite je l'ai retirée. Je vais maintenant la déposer pour la faire consigner dans le hansard.

1. Oui. 12,000 tonnes brutes de rail de 100 livres du modèle A, conformément aux spécifications des chemins de fer nationaux canadiens. Les livraisons doivent être faites suivant les besoins du réseau.

2. $46 par tonne brute f. à b. sur les voies du chemin de fer national à Sydney, N.-E., avec garantie en cas de baisse.

BILL DE DIVORCE

PREMIERE, DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES

Bill Z6. intitulé: Loi pour faire droit à Charles Dawson Carlyle.—L'honorable M. Blain.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

INTERPELLATION

Sur l'ordre du jour:

L'honorable M. BENNETT: Hier soir, au cours de ses remarques, l'honorable sénateur a déclaré que M. Talbot faisait encore partie du conseil d'administration des chemins de fer nationaux. Me reportant au rapport signé par le président, je remarque que le nom de M. Talbot n'y figure pas. M. Décary est le seul administrateur venant de la province de Québec. Je prie l'honorable sénateur de bien vouloir nous donner aussi tôt que possible des renseignements à ce sujet.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai eu l'occasion, hier soir, de dire que M. Talbot était membre du conseil d'administration, et je le crois encore. Il est probable que les formules que mon honorable collègue a vues avaient été distribuées avant que M. Talbot fût nommé.

L'honorable M BENNETT: Non, c'est le rapport annuel; je l'ai dans mon bureau. On donne la liste des membres du conseil d'administration, mais le nom de M. Talbot n'y figure pas.

L'honorable M. DANDURAND: Il doit y avoir erreur. En tout cas, je me renseignerai d'ici à trois heures, cet après-midi.

LA CONFERENCE INTERALLIEE

INTERPELLATION

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je vois par les journaux de ce matin que l'honorable M. Balfour, un des sénateurs d'Ottawa assiste, comme représentant du gouvernement canadien, à la Conférence interalliée qui a lieu à Londres pour étudier la question des réparations. L'honorable sénateur voudrait-il nous informer si la nouvelle est exacte? Je ne pense pas que le Parlement ait été mis au courant de la chose ou en ait eu la moindre connaissance avant que les journaux eussent publié la dépêche qui est ainsi conçue:

On n'a aucun renseignement officiel sur la position de l'honorable sénateur N. A. Belcourt comme représentant du Canada à la conférence interalliée qui s'est ouverte aujourd'hui, mais on croit comprendre que rien n'a encore été arrêté qui soit satisfaisant pour le Canada.

Le *Daily News* dit, aujourd'hui, que le gouvernement anglais a suggéré un système de groupes qui permettrait aux Dominions de se faire représenter alternativement aux séances. Le sénateur Belcourt n'a pas voulu accepter cet arrangement. Les dominions sont en pourparlers avec le ministère des colonies et, en attendant, leurs délégués marquent le pas.

Le sénateur Belcourt est arrivé à Londres cet après-midi.

Il me semble extraordinaire qu'on n'ait pas confié une mission aussi importante à un membre du gouvernement. Je ne veux pas dire par là que le sénateur Belcourt ne représenterait pas le Canada aussi bien qu'un membre du Cabinet. Mon honorable collègue voudrait-il nous dire si la nouvelle est exacte et quelle est la mission dont l'honorable sénateur Belcourt a été chargé?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai des renseignements généraux que je pourrais communiquer au Sénat, mais dans une circonstance aussi grave, je préfère les donner officiellement au nom du gouvernement; c'est pourquoi je prie mon honorable collègue de bien vouloir attendre pour cela jusqu'à trois heures. Je ne sais pas quels sont les renseignements qu'il a plu au premier ministre, qui est en même temps ministre des Affaires extérieures, de donner à la Chambre des Communes; mais à trois heures, je serai en mesure de donner certains renseignements à mon honorable collègue. Il s'apercevra, je pense, que le gouvernement a fait tout ce qu'on pouvait attendre de lui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Comme il fait frais aujourd'hui, on peut attendre.

TETE DE LIGNE A TORONTO

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill n° 258, intitulé: Loi concernant la "Toronto Railway Terminal Company"

Il s'exprime en ces termes: Messieurs, en proposant la deuxième lecture de ce projet de loi, j'avoue que j'ignore personnellement les travaux qui ont été entrepris à Toronto. J'ai souvent entendu réclamer leur achèvement. Je tiens pour admis qu'ils sont essentiels, mais comme je ne peux pas donner mon opinion personnelle de l'entreprise, je prierai ceux de mes collègues qui connaissent mieux que moi la question et les avantages qu'on attend de cette solution de bien vouloir fournir des explications.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Messieurs, cette question de la gare et du viaduc

de Toronto date de dix-huit ans, et depuis ce temps-là la ville de Toronto, le public et les chemins de fer s'en sont occupés.

La difficulté provient de ce que les chemins de fer ont été établis avant que Toronto devienne une grande ville et elle s'est étendue autour des voies ferrées. Celles-ci commencèrent à se multiplier et la ville fut bientôt séparée du port par une série de passages à niveau. Il y a environ dix-huit ans, on a cherché à obvier à ce désagrément en proposant la construction de ponts ou l'élévation des voies. Mais depuis ce temps-là les chemins de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc—maintenant le National-Canadien—d'une part, et la ville de Toronto et les Commissions du port d'autre part, ont eu de la difficulté à s'entendre. La Commission des chemins de fer et le Conseil privé ont été saisis de la question et ont rendu leur décision. Mais rien n'a été fait.

La gare actuelle de Toronto qui sert à tous les chemins de fer a été construite il y a cinquante ans. Je ne sais pas au juste quelle était la population de la ville à cette époque, mais je suppose qu'elle ne dépassait guère 50,000 ou 60,000. Je suis porté à croire qu'il n'y a plus une seule gare semblable sur le continent. Elle ne répond plus du tout aux besoins de la ville. Je me rappelle qu'une fois, j'étais dans un train express qui a dû attendre pendant une demi-heure avant de pouvoir entrer en gare; il m'est arrivé aussi plusieurs fois d'avoir de la difficulté à descendre du train une fois entré en gare, tellement il y avait de colis, de bagages et de sacs de dépêches sur le quai. Ensuite, il fallait traverser plusieurs voies avant de pouvoir sortir de la gare.

Cette question n'intéresse pas tout le pays. Toutes les difficultés qui existaient entre les différents chemins de fer, la ville de Toronto et la Commission du port ont été aplanies et tout le monde est maintenant d'accord. On a formé une société spécialement pour la gare, laquelle société se compose des représentants des chemins de fer; cette loi-ci l'autorise à faire une émission et à exécuter les travaux.

La ville de Toronto a un nouveau terminus qui est une des gares les plus belles et les mieux aménagées du continent. Cette gare qui a coûté très cher appartient à la "Terminal Company". Voilà plusieurs années qu'on ne l'utilise pas, parce que les différents intéressés n'ont pas pu s'entendre. Finalement, il y a quelques semaines, le gouvernement s'est saisi de la question par l'entremise du ministère des chemins de fer qui a autorisé M. Dubuc, l'ingénieur en chef du département à aller à Toronto et à donner ses conclusions sur les meilleurs moyens à adopter pour résoudre le problème.

Heureusement, les conclusions de M. Dubuc ont été acceptés par tous les intéressés, et c'est alors que le ministre des chemins de fer après s'être mis en rapport avec eux, a présenté ce projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Communes.

Le rapport recommanda un viaduc un peu différent; l'estimation est de $28,476,172 au lieu de $34,600,000 qui était l'estimation de 1921. Le gouvernement n'est intéressé qu'indirectement, à cause des obligations contractées par le chemin de fer du Grand-Tronc avant qu'il fut englobé dans le réseau national.

Il faudra environ cinq ans pour achever les travaux. La répartition des frais n'a pas encore été fixée; mais elle sera faite en temps voulu, à l'amiable, si possible, autrement c'est probablement la Commission des chemins de fer qui sera chargée de décider la question.

L'honorable M. BEIQUE: Combien a-t-on déjà dépensé?

L'honorable sir EDWARD KEMP: Je ne le sais pas, mais ce qui a été dépensé jusqu'ici l'a été principalement pour la nouvelle gare. Ce bâtiment qui est très beau, comme mon honorable collègue a pu s'en rendre compte s'il a été à Toronto, est inutilisé depuis longtemps. Il a coûté plusieurs millions de dollars. La part que le gouvernement sera appelé à fournir s'élevera environ à $7,000,000.

Jamais depuis que cette entreprise a été projetée, on n'a pensé que les chemins de fer ou la ville de Toronto pouvaient en défrayer le coût avec le revenu. On a toujours compris qu'il faudrait faire lancer un emprunt par la société et par la ville. Donc, ce n'est pas une obligation nouvelle; elle a été contractée par l'ancien Grand-Tronc et par le Pacifique-Canadien. Je souhaite que le projet se réalise. Je ne pense pas que le bill contienne des dispositions sujettes à beaucoup de discussion.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai reçu un mémoire signé de l'avocat en chef du réseau national; comme il est court, il vaut peut-être aussi bien le faire consigner au hansard, bien qu'il soit possible d'y retrouver certaines explications déjà données par mon honorable collègue de Toronto (sir Edward Kemp). Le voici:

"La loi concernant cette compagnie a été adoptée en 1906 et ne s'appliquait tout d'abord qu'à la construction d'une gare de voyageurs à Toronto à être utilisée par les deux compagnies. Le capital-actions avait été fixé à 2 millions de dollars; la compagnie pouvait aussi émettre pour 3 millions de dollars d'obligations. Après que la loi fut adoptée, la ville s'est adressée à la

commission des chemins de fer pour ordonner la construction d'un viaduc élevant les voies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc sur le bord de l'eau entre un certains point situé près de la rue Bathurst et un autre près de la rue Queen, à l'est du Don, avec un embranchement qui aurait pris la ligne du Pacifique-Canadien qui va de la rive ouest du Don jusqu'à la rue Queen.

La commission des chemins de fer, a ordonné, en date du 9 juin 1909, la construction de ce viaduc ainsi que des tunnels à toutes les rues coupées par la voie ferrée. Elle a aussi ordonné la construction de ponts à la rue John et à l'avenue Spadina au-dessus du viaduc et un autre pont à l'avenue Eastern. La ville était tenue de payer aux compagnies de chemin de fer un tiers du coût du viaduc des tunnels et ponts ainsi qu'un tiers des frais d'expropriation. Quant à la part de chacune des compagnies de chemin de fer, cela était laissé au soin de la commission. Le viaduc devait être achevé dans un délai de deux ans à partir de la date de l'ordonnance.

On en appela de la décision de la commission des chemins de fer d'abord aux tribunaux, puis au gouverneur en conseil et tandis que ce dernier était saisi de la cause, les parties au litige de concert avec les commissaires du port en vinrent à un accord, le 31 juillet 1913, qui fut confirmé par un ordre de la commission.

Cet accorod changeait le tracé du viaduc à l'est de la rue Yonge; au lieu de le construire le long de l'Esplanade, on le faisait aller presque en droite ligne en suivant la rive sud de l'Esplanade. Peu après la guerre éclatait et la construction du viaduc ne fut pas entreprise. Entre temps, le pouvoir d'emprunt de la compagnie fut porté de 3 à 15 millions de dollars et elle commença la construction de la gare centrale qui bien qu'elle fut terminée en 1921, n'a jamais encore été utilisée comme gare.

Fusion du Grand-Tronc en 1923.

Visite et rapport du Colonel Dubuc.

Article 1.—A pour but d'annuler les ordonnances et conventions précédentes, afin de pouvoir recommencer à neuf.

Article 2.—Conformément au rapport du colonel Dubuc, on doit construire un viaduc qui sera à peu de chose près, semblable à celui prévu par l'accord de 1913. On se dispense des ponts à la rue John et à l'avenue Eastern de même que les tunnels et passages en dessous du viaduc pour le prolongement des rues Scott, Church, George, Frederick et Trinity.

Article 3.—Décrète que dans le cas où les parties ne s'entendraient pas sur la répartition du coût, la question sera décidée par la Commission des chemins de fer. Contient une disposition spéciale pour les frais que nécessitera l'élévateur des remises à wagons du Pacifique-Canadien à la rue York à la suite de la construction d'un passage souterrain à cet endroit. Cette question a déjà été réglée en 1914 par la commission qui décida que la ville ayant insisté sur le creusage de ce passage devait indemniser le Pacifique-Canadien pour ses terrains expropriés et les dommages que lui causait l'ouverture de la rue York.

Article 4.—La loi de 1915 augmentant le pouvoir d'emprunt de la compagnie du terminus étendait aussi son champ d'action et spécifiait qu'elle pouvait, d'accord avec les compagnies de chemin de fer entreprendre de construire une installation pour les voyageurs et les marchandises. L'article 4 augmente le pouvoir d'emprunt de la compagnie de 15 à 30 millions pour défrayer le coût du viaduc et de la gare centrale.

Articles 5 et 6.—L'article 15 de la loi originale décrétait que les deux compagnies de chemins de fer pourraient chacune acquérir une moitié du capital-actions de la compagnie et garantir les obligations ou autres valeurs de la "Terminals Company".

Comme le chemin de fer National-Canadien, en vertu de l'article 29 de la loi de 1919, a le droit, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, d'acheter, posséder, garantir, engager ou vendre des valeurs de n'importe quelle compagnie de terminus, on a jugé à propos d'éliminer le pouvoir spécial de garantie de l'article 15, mais comme le Pacifique-Canadien n'a pas ce même pouvoir, l'article 5 l'autorise à garantir la moitié des valeurs de la compagnie du Terminus. Le chemin de fer a le choix entre cette garantie et l'émission d'obligations pour acheter la moitié des valeurs de la compagnie du terminus. La rédaction du paragraphe 2 de cet article concorde avec la loi concernant le Pacifique-Canadien.

Le paragraphe 1 de l'article 6 renouvelle le pouvoir du National-Canadien d'acheter la moitié du capital-actions de la compagnie du terminus.

Le paragraphe 2 autorise le National-Canadien a emprunter jusqu'à concurrence de $3,577,500 pour acheter les valeurs à être émises par la compagnie du terminus pour rembourser la moitié des avances faites aux deux compagnies par la banque de Montréal pour la construction de la gare centrale.

Le paragraphe 3 autorise en outre le National-Canadien à emprunter jusqu'à concurrence de 7 millions de dollars pour l'achat de la moitié des valeurs de la compagnie de terminus. Il est stipulé que les valeurs à être émises en vertu de ce paragraphe et du paragraphe 2 ne devront pas dépasser la valeur de la moitié des valeurs émises par la compagnie du terminus. On considère que ces différentes sommes avec la valeur des terrains que le National-Canadien transportera à la compagnie du terminus pour la construction du viaduc suffiront à payer la moitié des valeurs de la compagnie du terminus.

Le paragraphe 4 porte que les valeurs émises par le National-Canadien en vertu de la disposition précédente seront garanties par l'Etat.

Article 7.—Décrète que tout devra être achevé dans cinq ans à partir de l'entrée en vigueur de la loi.

Article 8.—Exige une convention approuvée par le Gouverneur en coonseil avant la mise en vigueur de la loi.

L'honorable M. McMEANS: Le gouvernement ne garantit que les valeurs du chemin de fer national canadien mais pas celles du Pacifique-Canadien?

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. BEIQUE: Il serait intéressant de savoir combien le National-Canadien ou le Grand-Tronc a dépensé jusqu'ici et combien approximativement il lui faudra encore dépenser à l'avenir, aussi combien le gouvernement sera appelé à fournir directement. Je crois comprendre que ce ne peut pas être moins que 7 ou 8 millions de dollars. Si l'honorable sénateur pouvait nous donner ce renseignement, ce serait intéressant.

L'honorable sir EDWARD KEMP: L'honorable leader du Sénat doit avoir le renseignement dans le document dont il a donné lecture.

L'honorable M. BEIQUE: Non, il ne s'y trouve pas.

L'honorable M. DANDURAND: Nous pourrions peut-être procéder à la deuxième lecture et étudier le bill en comité cet après-midi alors que le sous-ministre des Chemins

de fer pourrait nous donner tous les renseignements voulus avant d'examiner les détails du projet.

L'honorable M. GRIESBACH: Je tiens à faire observer que cette question intéresse non seulement Toronto, mais aussi jusqu'à un certain point tout le Canada. Pour ainsi dire tout le trafic d'un océan à l'autre passe par Toronto, et souvent les voyageurs doivent attendre là pendant une heure leur correspondance. La même remarque s'applique à nombre de touristes américains qui viennent aux Mille-Iles où à Muskoka et qui doivent changer de train à Toronto pour se diriger dans différentes directions. Or, il n'y a qu'un vieux bâtiment délabré qui ferait la honte non seulement d'une grande, mais même d'une petite ville. D'autre part, il y a une nouvelle gare qui est superbe et où le public trouverait toutes les facilités voulues. Je souhaite ardemment que le projet soit adopté sans difficulté.

L'honorable M. REID: Je tiens à dire quelques mots à ce sujet. Ce projet date de 18 ans. On a fondé la société du terminus, puis on a construit la nouvelle gare centrale. La société a dépensé pour cela et d'autres travaux une somme de 5 millions. On achevait presque lorsque la guerre éclata et les travaux furent retardés.

J'avais cru comprendre, il y a quelques années, que l'entreprise devait coûter environ 30 millions; la nouvelle estimation est de 25 millions. Le premier accord avait été conclu entre le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc, chaque compagnie prenant la moitié des frais à sa charge. Il y eut certaines difficultés entre les compagnies de chemins de fer et la ville de Toronto, mais tout cela a été réglé depuis par la commission des chemins de fer. La commission du port a dû faire certaines dépenses pour améliorer le port à la suite de l'élévation des voies; elle a déjà déboursé plusieurs millions pour cela et il lui faudra en dépenser plusieurs autres. Evidemment, cela ne nous regarde pas. Si je comprends bien, la part de la ville de Toronto sera d'environ 7 à 8 millions de dollars.

Ce que je veux faire remarquer c'est que les compagnies de chemins de fer ont fait cette convention il y a 16 ou 18 ans, et que lorsque l'Etat s'est porté acquéreur du Grand-Tronc il a consenti à prendre cette obligation, de sorte que nous sommes tenus de remplir nos engagements à moins qu'il y ait de bonnes raisons pour les répudier. On a déjà fait beaucoup de travaux, y compris la gare.

Je suis sûr que tous ceux d'entre nos collègues qui ont été à Toronto n'ont pu faire autrement que de remarquer l'état de choses qui existe là-bas. Il faut absolument prendre une décision: Toronto se développe, la circulation augmente et actuellement la vie même des voyageurs est menacée à cause de la façon dont ils doivent monter et descendre les trains. C'est pourquoi j'espère qu'on ne s'opposera pas à l'adoption de ce projet de loi. La question ayant été discutée longtemps par les journaux, nos collègues doivent bien la comprendre et ils n'auront pas besoin d'envoyer le bill à un comité spécial. On peut très bien l'étudier en comité général. En l'adoptant, le Sénat ne fera que donner suite à l'accord intervenu entre les deux compagnies de chemin de fer et confirmé par la commission des chemins de fer. D'après moi, c'est sauver la vie de beaucoup de voyageurs qui auront à passer par Toronto à l'avenir.

L'honorable SMEATON WHITE: Je voudrais demander à l'honorable leader du gouvernement si, en présentant le bill cet après-midi, il pourra nous donner des renseignements au sujet de l'amélioration des gares du National-Canadien à Montréal; en effet, elles sont encore pires que celle dont il s'agit dans ce bill-ci. Je voudrais savoir si on a pris une décision à cet égard.

L'honorable M. DANDURAND: Je demanderai au sous-ministre des Chemins de fer.

L'honorable sir EDWARD KEMP: L'honorable sénateur de Salaberry (l'honorable M. Béique) a demandé deux renseignements: d'abord, combien la compagnie du terminus avait déjà dépensé.

L'honorable M. BEIQUE: Le Grand-Tronc.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Les dépenses ont été faites par la compagnie du terminus. Ensuite, il voulait savoir quelles étaient les obligations que contractait le gouvernement. A ce propos, je ne sache pas que le gouvernement contracte directement les obligations. La commission des chemins de fer a, il y a déjà longtemps, obligé les compagnies de suivre le programme sur lequel elles s'étaient entendues. En 1912, les compagnies de chemin de fer s'adressèrent au Gouverneur en conseil et avant que l'appel fut jugé, elles se mirent d'accord sur les plans de ce qu'on appelle le viaduc de 1913, qui comprend six voies au lieu de quatre que prévoyait le devis de 1909. Sir Henry Drayton, alors président de la commission des chemins de fer, présida plusieurs réunions officieuses auxquelles assistaient des représentants des chemins de fer, de la ville et du port. Ces réunions aboutirent à l'accord du 29 juillet 1913 qui fut signé par E. J. Chamberlin pour le grand-Tronc, feu lord Shaughnessy, pour le

Pacifique-Canadien, le maire Hocken pour la ville de Toronto et feu L. H. Clarke pour la commission du port. L'ordonnance de la commission des chemins de fer fut portée devant les tribunaux, il y a quelque temps, pour forcer les intéressés à exécuter les travaux. Le nouveau projet coûte moins cher. Les revenus suffiront à défrayer l'intérêt sur le capital de la compagnie du terminus, de sorte que le gouvernement, d'après ce que je peux comprendre, n'aura rien à débourser.

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

LA PREFERENCE BRITANNIQUE

MOTION ET DEBAT

Le Sénat passe à la suite de la discussion entamée le 15 juillet sur la motion de l'honorable M. David qui est ainsi conçue:

Résolu,—Que, de l'avis du Sénat, les articles de la Loi des douanes qui établissent un tarif de préférence sur les importations de la Grande-Bretagne soient abrogés jusqu'à ce que le gouvernement britannique accorde un tarif réciproque sur les articles que la Grande-Bretagne importe du Canada ou suspendus jusqu'à l'adoption de certaines conventions.

Et sur l'amendement du très honorable sir George Foster qui est le suivant:

Que la résolution soit amendée par le retranchement de tous les mots après le mot "Sénat", à la première ligne de ladite résolution, et leur remplacement par ce qui suit: "la conservation utile des industries canadiennes et l'emploi consécutif de la main-d'œuvre canadienne dans ces industries exigent l'adoption et le maintien d'un régime de protection adéquate et consistante, moyennant lequel aussi les bénéfices collatéraux d'accords commerciaux de réciprocité et de préférence avec les pays étrangers et au sein de l'Empire respectivement peuvent être le plus effectivement obtenus.

L'honorable M. BEIQUE: Messieurs, je ne vois pas quel avantage il y aurait à continuer ce débat et je doute qu'il soit opportun de mettre aux voix les questions qui ont été présentées. Je crois qu'en général on est d'avis de laisser la chose où elle en est.

J'ai eu l'occasion de déclarer l'autre jour que j'étais en faveur du principe exposé dans la motion de notre honorable collègue de Mille-Iles (l'honorable M. David). Toutefois, l'opinion du Sénat, à mon sens, se trouverait mieux exprimée dans les termes suivants:

La préférence douanière actuellement applicable à la Grande-Bretagne devrait être revisée afin d'encourager le mieux possible le développement du commerce et d'obtenir pour le Canada de justes avantages réciproques sans nuire à ses industries légitimes.

C'est le très honorable sénateur d'Ottawa (le très honorable sir George Foster), je crois, qui a dit que si l'on abolissait la préférence britannique, cela placerait la Grande-Bretagne dans un état d'infériorité vis-à-vis de la France et d'autres pays.

L'hon. sir EDWARD KEMP.

L'honorable M. DAVID: Pas nécessairement.

L'honorable M. BEIQUE: Il ne faut pas oublier que la Grande-Bretagne est notre plus gros client et il est très important que notre commerce avec elle, au lieu d'être restreint, soit, au contraire, augmenté le plus possible. C'est pourquoi, je pense que ce serait aller trop loin que d'abolir complètement la préférence britannique sans rien y substituer.

Quant au principe même de la préférence britannique, j'ajouterai simplement ceci; c'était une excellente chose pour le Canada quand elle fut adoptée; tous les partis, je pense, ont été de cet avis. Un de nos collègues a dit que sir Wilfrid Laurier fut désappointé de ne recevoir aucune compensation de la Grande-Bretagne. C'est une erreur. L'honorable sénateur de Mille Iles et l'honorable leader du gouvernement savent bien que ce n'est pas vrai. Sir Wilfrid Laurier a présenté et défendu ce projet d'abord pour obtenir l'abrogation du traité avec l'Allemagne.

L'honorable M. DANDURAND: Et avec la Belgique.

L'honorable M. BEIQUE: Les traités avec la Belgique, l'Allemagne et d'autres pays, qui entravaient le commerce extérieur du Canada. On a atteint cet objectif.

Il s'agissait aussi de faciliter la réduction de certains droits de douane qu'il considérait trop élevés. Enfin, un autre but était de stimuler le développement des ressources naturelles du Canada en engageant les Anglais à placer leurs capitaux chez nous.

Mais je partage l'opinion de l'honorable sénateur de Mille Iles (l'honorable M. David) lorsqu'il dit que la préférence britannique a perdu son utilité, du moins en grande partie. Si on doit la continuer, il faut qu'elle soit moins prononcée que dans le passé: Dans nos rapports avec la Grande-Bretagne comme avec les autres pays, qu'il s'agisse de traités ou quelque convention du même genre, il faut se placer sur un pied d'égalité et veiller à ce que nous recevions des avantages en échange de ceux que nous accordons. Il est possible que le même privilège douanier soit accordé aux autres dominions; je pense même qu'il le sera. Ainsi j'ai cru comprendre qu'on avait entamé des pourparlers à cet effet avec l'Australie. Pour moi, je suis d'avis que le Canada aura avantage à conclure des conventions de commerce avec les différents dominions de l'empire britannique comme avec la Grande-Bretagne, mais toujours on doit tenir compte du côté pratique. Il ne doit pas être question de sentiment; il faut que les autres dominions

ou la Grande-Bretagne nous accordent des avantages en échange de ceux que nous pourrons leur donner. Il est inutile d'en dire plus long pour le moment.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a-t-il l'intention de déposer son amendement?

L'honorable M. BEIQUE: Non; je suggère qu'on ne continue pas le débat et je crois que c'est l'avis de plusieurs de nos collègues.

Sur la proposition de l'honorable M. David, le débat est ajourné.

L'ACTE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE DU NORD

PROJET D'AMENDEMENT

Le Sénat passe à la suite du débat commencé le 8 juillet sur la résolution suivante, présentée par l'honorable M. Dandurand:

Qu'il soit résolu que le Sénat appuie la Chambre des Communes et approuve la résolution suivante adoptée par celle-ci, le lundi, 30 juin 1924;

Qu'il est expédient de modifier l'article quatre-vingt-onze de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, en ajoutant le paragraphe suivant en lieu et place de celui qui appert dans l'adresse du Sénat et de la Chambre des Communes à Sa Majesté le Roi, adoptée par la Chambre et par le Sénat, respectivement, les 24 et 26 juin 1920.—

"2. Une mesure législative du parlement du Canada, si elle déclare devoir s'appliquer hors du territoire, aura et sera censée avoir eu cette application, si elle est, et en tant qu'elle est, une loi applicable à, ou subordonnée à la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada."

Et que le gouvernement de Sa Majesté soit respectueusement prié de préconiser la législation nécessaire à la sanction dudit amendement.

L'honorable M. DANDURAND: Messieurs, depuis que nous avons discuté cette résolution, certains incidents se sont produits qui me donnent droit, avec la permission du Sénat, de faire un exposé général de la loi projetée. Cette résolution est destinée à remplacer celle de 1920, sur l'interprétation de laquelle nos légistes et ceux de la Grande-Bretagne ne tombaient pas d'accord. La motion de 1920 était ainsi conçue:

Toute législation du Parlement du Canada relevant autrement de l'autorité du Parlement aura effet et sera censée avoir eu effet extra-territorial selon son intention, de la même façon et dans la même portée que si elle avait été établie par le Parlement du Royaume-Uni.

On remarquera que cette résolution que je viens de citer n'est pas rédigée comme celle-ci; ainsi, les mots: relevant autrement de l'autorité du Parlement ne se trouvent pas dans la nouvelle. On les avait insérés dans la résolution de 1920, parce qu'on considérait nécessaire d'indiquer clairement que nous ne voulions légiférer qu'en matières relevant exclusivement de l'autorité du Parlement fédéral et surtout parce que la résolution contenait aussi la phrase suivante:

De la même façon et dans la même portée que si elle avait été établie par le Parlement du Royaume-Uni.

Nous voulions faire bien comprendre que nous n'entendions légiférer extra-territorialement que sur des questions purement canadiennes et on pensait qu'il n'y aurait par conséquent aucun danger de voir notre législation venir en conflit avec celle du Parlement impérial ou de toute autre dominion autonome. Pourtant c'est à cause de ces derniers mots indiquant qu'on voulait assumer une autorité semblable à celle dont jouit et qu'exerce le Parlement impérial qu'il s'est élevé des difficultés sur l'interprétation de la résolution de 1920 entre nos légistes et ceux de la Grande-Bretagne.

On remarquera que dans le nouveau projet de résolution on élimine les mots suivants qui se trouvaient dans la résolution de 1920: de la même façon et dans la même portée que si elle avait été établie par le Parlement du Royaume-Uni. Ce sont ces mots qui auraient prêté à confusion. La résolution que nous présentons aujourd'hui indique très clairement que nous ne nous proposons de légiférer que sur les questions se rapportant à la paix, à l'ordre et à la bonne administration du Canada. On est maintenant d'accord avec les légistes du gouvernement anglais.

Toutefois, il appert que nous ne sommes pas au bout de nos difficultés. Bien que nous soyons d'accord avec Londres, nous avons à faire face aux critiques de nos propres concitoyens. La semaine dernière, le premier ministre d'Ontario a jugé à propos de se plaindre de ce que ce projet d'amendement à la constitution du Canada n'avait pas été soumis aux quatre provinces qui avaient participé au pacte de 1867: Il a déclaré sans ambages que les législateurs d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de Nouvelle-Ecosse avaient le droit de donner leur opinion sur tout amendement à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord lequel, d'après lui, ne peut pas être modifié sans le consentement de ces quatre provinces.

Je conviens parfaitement avec le premier ministre d'Ontario qu'un contrat solennel a été conclu entre les quatre provinces et qu'on ne doit pas le modifier sans le consentement des parties contractantes; toutefois, j'estime qu'il faut faire une distinction. Ce droit des parties contractantes ne peut pas être contesté lorsque le Parlement fédéral propose un amendement touchant particulièrement les provinces; mais, d'après moi, il y a certaines questions d'ordre général que le pacte de 1867 attribuait à l'autorité fédérale et qui sont

exclusivement du ressort du gouvernement fédéral. Sur ces questions qui ne visent pas particulièrement les droits des provinces, nous pouvons demander au parlement impérial d'apporter des amendements à la constitution. Nous l'avons fait dans le passé, bien que la constitution n'ait pas été, il est vrai, souvent modifiée.

Le gouvernement fédéral, en 1920, n'a pas jugé que la résolution adressée au Parlement impérial pouvait affecter le moindrement les intérêts des provinces. De même, lorsqu'on a arrêté cette résolution-ci, d'accord avec les légistes du gouvernement impérial, on n'a pas cru que cela pouvait toucher les provinces Néanmoins, un homme de loi qui jouit d'une haute réputation dans sa province vient dire que si cette résolution était mise en vigueur, cela pourrait entraver la juridiction des provinces. Je veux parler du Dr Baxter du Nouveau-Brunswick. Voici ses paroles.

Tant que la loi restera dans les termes du projet de loi il est absolument évident que nous ne pourrons pas contrevenir à une loi provinciale du Canada, mais nous pourrons donner à un sujet provincial de législation une portée extra-territoriale. On dira que la législation des provinces n'a pas d'effet extra-territorial. C'est la réponse qui viendrait à l'esprit de quiconque. C'est vrai dans un certain sens, mais il est bien reconnu que les provinces ont le droit de constituer civilement des compagnies et que si elles ne peuvent donner l'état civil à une compagnie que dans leur territoire, elles peuvent pourtant leur accorder des pouvoirs susceptibles de s'exercer en dehors de leur territoire. C'est le résultat d'une série de décisions rendues par le Conseil privé dans les dix années dernières. C'est seulement un sujet auquel je pense et le ministre verra immédiatement ce que pourrait faire le Parlement fédéral en statuant par exemple sur la législation des compagnies dans l'exercice du droit d'extra-territorialité.

Voilà qui supprime radicalement toute délimitation entre la législation provinciale et la législation fédérale. Si nous acceptions ce principe d'effet extra-territorial, cela ouvrirait une controverse que personne dans ce pays ne désire voir entamer.

L'honorable M. REID: Où a-t-il dit cela?

L'honorable M. DANDURAND: Il a fait cette déclaration qui a fait beaucoup de bruit dans les journaux.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'a-t-il dit bien loin d'ici?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai cru devoir citer ses paroles exactes, afin que le Sénat soit au courant de son opinion.

L'hon. M. REID: Je voudrais savoir où il les a prononcées, afin de me rendre compte si elles ont été dites ou bien si l'honorable sénateur les invente.

L'honorable M. DANDURAND: J'essaierai d'en trouver la source et d'en faire part à mon honorable collègue avant la fin de la séance.

L'honorable M. REID: Très bien.

L'honorable M. DANDURAND: Puisque, l'honorable sénateur doute de l'authenticité de l'opinion, je lui en indiquerai la source.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable collègue voudrait-il nous dire à quelle page du hansard cette déclaration est apportée?

L'honorable M. REID: Oui, le numéro de la page suffira.

L'honorable M. DANDURAND: Je trouve une opinion semblable aux pages 4762 et 4763 du hansard de la Chambre des communes.

L'honorable M. REID: A la même page il est question de l'union des églises.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai examiné l'argument de l'honorable député, mais j'avoue que je ne peux pas m'imaginer le parlement fédéral exerçant extra-territorialement des pouvoirs qu'il ne possède pas en vertu d'une disposition quelconque de la constitution qui nous gouverne. Le docteur Baxter imagine la possibilité de la part du gouvernement fédéral de légiférer sur un des sujets tombant sous l'article 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, lequel a trait exclusivement aux pouvoirs attribués aux provinces et cela non pas dans les limites du territoire, mais en dehors des frontières du Canada, entravant par là les droits des provinces extra-territorialement. C'est si peu probable, que je qualifierai le cas d'accidentel.

Ce n'est pas le seul personnage qui craigne que le gouvernement fédéral, à la suite de cette résolution, n'empiète sur les pouvoirs des provinces.

J'ai entre mes mains une lettre que le procureur général de l'Ontario, l'honorable M. Nickle, a adressée au ministre de la Justice. La voici:

Département du procureur général,
Cabinet du ministre,
Toronto, le 10 juillet 1924.

Cher monsieur,—J'ai lu dans le compte rendu de la séance de la Chambre des communes, du 30 juin, que vous y aviez présenté un projet de résolution ayant pour objet l'adoption d'une adresse au Parlement impérial, demandant de modifier l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, et dont la clause exécutoire est la suivante:

"2. Une mesure législative du Parlement du Canada, si elle déclare devoir s'appliquer hors du territoire, aura et sera censée avoir en cette application, si elle est, et en tant qu'elle est, une loi applicable à ou subordonnée à la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada."

Je suppose bien que ce n'est ni votre désir, ni celui de votre gouvernement, d'obtenir du parlement impé-

rial une loi susceptible d'entraver les droits des provinces. Cependant, je tiens, au nom du gouvernement de la province d'Ontario, à vous faire observer que, d'après nos légistes, un amendement à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord dans le sens de votre résolution peut être interprété comme pouvant permettre d'empiéter sur les droits qui ont été indubitablement conférés à la province par la constitution.

Je désire aussi, au nom du gouvernement de la province d'Ontario, vous suggérer, afin d'éviter toute interprétation semblable, d'insérer les mots "autrement de son ressort" aussitôt après le mot "Canada" à la première ligne de l'alinéa.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord a été fait par les représentants officiels de toutes les provinces, qui n'agissaient pas dans la circonstance comme représentants du Parlement fédéral. Le gouvernement de cette province est d'avis que le Parlement fédéral ne devrait pas demander la modification de la constitution sans avoir fait sanctionner par les provinces ses propositions au parlement impérial.

Agréez, cher monsieur, mes sincères salutations,

N. F. Nickle.

A l'hon. Ernest Lapointe, C.R., M.P.,
Ministre de la Justice,
Ottawa, Ont.

Comme je l'ai déjà dit, je n'ai rien à redire à la dernière partie de la lettre du procureur général, sauf la distinction que j'ai mentionnée. Nous sommes d'accord sur la nécessité de consulter les provinces qui ont participé à la rédaction de la constitution qui nous gouverne et qui ont adhéré à ses conditions.

Mon honorable collègue de Pictou (l'honorable M. Tanner) me permettra de lui faire remarquer qu'il n'y a pas que dans le bill des Eglises unies que nous déclarons légiférer dans les limites de notre juridiction. L'autre jour, il a demandé si je connaissais un précédent. J'en trouve un dans la résolution de 1920, qui dit:

Toute législation du Parlement du Canada relevant autrement de l'autorité du Parlement aura effet...

Nous avons bien stipulé que nous ne légiférerions extra-territorialement que lorsqu'il s'agirait de questions relevant autrement de l'autorité du Parlement fédéral.

L'honorable M. TANNER: Je ne pense pas qu'on améliore la situation en le renouvelant.

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. REID: Cela rend le bill des Eglises encore pire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous adressez une demande à ceux dont nous tenons toute notre autorité, c'est-à-dire du Parlement impérial et ce dernier peut greffer sur la constitution un pouvoir, droit ou autorité susceptible d'empiéter sur ceux des provinces.

L'honorable M. REID: Si nous avions su qu'on allait donner tout ceci à l'Eglise unie, je crois qu'on aurait rejeté le projet.

L'honorable M. DANDURAND: Je comprends la distinction que fait mon honorable collègue. Comme je l'ai dit au début de mes remarques, on n'a jamais eu l'intention, pas plus en 1920 qu'en 1924, de faire quoi que ce soit qui puisse éveiller les craintes des provinces qui ont adhéré à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Après avoir conféré de la chose avec le ministre de la Justice—bien que je considère l'amendement qu'on suggère comme étant inutile—j'estime que nous devons faire tout notre possible pour convaincre les provinces que nous nous conformons et entendons toujours nous conformer strictement à la constitution. C'est pourquoi je propose d'insérer les mots "relevant autrement de son autorité" après les mots "Parlement du Canada". Pour moi cela n'ajoute absolument rien à la résolution, mais cela contentera nos amis des provinces, effacera leurs craintes et empêchera qu'on soulève des discussions dans les villes universitaires ou ailleurs, sans pour cela nuire à l'effet de la résolution.

L'honorable M. REID: Je demanderai à l'honorable leader du gouvernement si les mots qu'il propose d'ajouter à la résolution sont ceux qu'a suggérés le procureur général de la province d'Ontario.

L'honorable M. DANDURAND: Le procureur général d'Ontario a proposé: autrement de son ressort. Le ministre de la Justice propose de répéter les mots qui se trouvaient dans la résolution de 1920, c'est-à-dire: relevant autrement de son autorité. Cela revient au même.

L'honorable M. REID: Evidemment, je dois accepter la parole de l'honorable sénateur ou du département de la Justice à ce sujet. Mais je ferai remarquer simplement ceci: je demanderai à l'honorable sénateur si les mots qu'on propose d'insérer ont été communiqués au procureur général ou si on a suggéré ce matin de les employer. Naturellement, la chose me paraît satisfaisante de la façon dont l'honorable leader du gouvernement l'a expliquée; mais les hommes de loi sont susceptibles d'interpréter différemment un texte.

L'honorable M. DANDURAND: Je conseille à mon honorable collègue d'attendre qu'ils expriment des doutes. Les termes ont exactement la même signification. Ceux que je propose sont préférables, parce qu'ils ont déjà été scrutés par les autorités impériales en même temps que le reste de la résolution de 1920. Tous nos collègues avocats admettrons, je pense, que les deux expressions ont exactement le même sens.

L'honorable M. REID: Cela ne prendrait pas plus de dix ou quinze minutes pour téléphoner aux légistes du gouvernement d'Ontario et de leur faire part des termes qu'on propose d'insérer. Ce serait plus satisfaisant pour nous qui sommes appelés à voter sur ce projet.

L'Acte de l'Amérique britannique du Nord, qui est notre constitution, a été adopté par les représentants de toutes les provinces réunies en conférence. De 1867 à nos jours, il n'a été modifié que deux ou trois fois. Il a bien fonctionné et les changements qu'on y a apportés étaient peu importants. Pour moi, on ferait bien, pour conserver la bonne entente dans l'ensemble du pays, soit de réunir les premiers ministres des provinces, soit de leur communiquer le texte de la résolution pour qu'ils en prennent connaissance. Le seul fait de les consulter afin que le gouvernement fédéral ait leur opinion stimulerait la bonne entente. Voici une résolution qui a été présentée à la Chambre des Communes il y a deux semaines.

L'honorable M. DANDURAND: Oh, non.

L'honorable M. REID: J'ai cru comprendre que le leader du gouvernement avait dit: le 30 juin. En tout cas, la lettre de M. Nickle est datée du 30 juin.

L'honorable M. DANDURAND: La résolution doit avoir été présentée avant cela. Le débat a eu lieu le 30 juin.

L'honorable M. REID: Pas longtemps avant, et elle a été présentée sans que les provinces en aient été saisies. C'est par le compte rendu de la Chambre des Communes que la province d'Ontario en a pris connaissance pour la première fois. Qu'est-ce qui nous fait croire que les autres provinces sont au courant du projet? Elles n'ont peut-être eu personne pour leur montrer le compte rendu officiel des débats. Le résultat est que nous avons changé la constitution sans que les provinces en aient eu la moindre connaissance. Il est possible que plus tard surgisse une circonstance où, comme l'a dit le docteur Baxter, seront entravés les droits des provinces.

L'honorable M. DANDURAND: Il le pense.

L'honorable M. REID: Oui, qu'il pense devoir entraver les droits des provinces. Et cela suffit pour justifier une consultation avec les provinces. On ne devrait pas toucher à la constitution sans les consulter ou au moins sans leur faire part de ce qu'on fait. On devrait leur dire: vous avez élaboré ce pacte; or, nous croyons qu'il est dans l'intérêt du Canada de le modifier de telle et telle façon. Si vous avez des objections, veuillez nous les exposer. C'est un seul représentant de l'Ontario qui parle par ma bouche; mais j'estime que la province a certains droits en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Non pas que je pense que le gouvernement ait l'intention d'entraver ces droits, mais je voudrais être sûr que les provinces sont satisfaites de cet amendement. On pourrait envoyer un télégramme au premier ministre ou au procureur général d'Ontario, leur disant que nos aviseurs préfèrent ces termes dont la signification est la même que ceux qu'ils proposent et leur demandant s'ils s'y opposeraient. On aurait la réponse dans une heure ou deux. Personnellement, en ce qui concerne la province d'Ontario, je serais content de savoir que cette province n'a plus lieu de se plaindre. Cela aurait beaucoup d'effet sur les autres provinces, en admettant qu'elles n'aient pas été consultées. Voilà mon opinion. Peut-être est-ce trop demander? Mais avec un projet de cette importance dont les conséquences peuvent amener la discorde dans nos provinces, il me semble que c'est notre devoir de laisser les provinces se prononcer afin que nous ne soyons pas à blâmer plus tard.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Puis-je faire remarquer à mon honorable collègue que les termes qu'on propose d'employer ne feront que prêter à confusion sans exprimer ce qu'il désire. Pourquoi mettre le mot "autrement" là? On devrait dire:

Toute mesure législative relevant de l'autorité du Parlement, si elle est exprimée, etc.

Mais mon honorable collègue propose de dire:

Toute mesure législative du Parlement du Canada autrement de son ressort...

Ce qui est le contraire de ce qu'il désire.

L'honorable M. REID: Cela confirme mon opinion.

L'honorable M. DANDURAND: J'accepterai volontiers ce changement.

L'honorable M. REID: L'honorable sénateur peut-il nous affirmer que ce texte est satisfaisant pour la province d'Ontario?

L'honorable M. DANDURAND: C'est élémentaire.

L'honorable M. TANNER: Notre honorable collègue de Grenville a un peu raison. Certes on dira que les provinces sont représentées au Sénat; mais cela n'empêche pas que son argument a sa raison d'être.

Ce que je veux faire remarquer à l'honorable leader du Gouvernement, c'est que le Sénat est particulièrement et avant tout le gardien des intérêts et des droits des provinces.

Ce projet de loi, au lieu d'être proposé par la Chambre des communes à une date aussi avancée de la session, devrait être présenté au Sénat, afin que le corps public spécialement destiné à veiller sur les intérêts des provinces ait tout le temps voulu pour l'étudier. Je ne veux pas entamer une discussion au sujet de ce projet-ci en particulier; mais d'une façon générale, si d'autres amendements doivent être présentés, mon honorable collègue, s'il occupe encore le même poste, fera bien de veiller à ce qu'ils soient présentés un peu plus tôt, et au Sénat.

L'honorable M. DANDURAND: C'est une excellente suggestion dont je ferai part au ministre de la Justice.

L'honorable M. BLONDIN: L'honorable sénateur voudrait-il nous dire quelle attitude le gouvernement de la province de Québec a prise à ce sujet? Je crois avoir vu dans les journaux qu'il avait certaines objections.

L'honorable M. DANDURAND: A part la lettre du procureur général d'Ontario, le département de la Justice n'a reçu aucune plainte.

L'honorable M. BLONDIN: Mais il n'a pas été consulté.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue observera que ce projet ne date pas d'hier; il remonte à 1920.

L'honorable M. BLONDIN: A cette époque-là, les provinces ont été consultées.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne le pense pas, parce que le ministre de la Justice l'honorable M. Doherty et ses collègues du cabinet à qui il soumit sa proposition, étaient tellement convaincus qu'ils ne faisaient qu'étendre les pouvoirs fédéraux en dehors du territoire, qu'ils ne s'imaginaient même pas qu'on pût supposer que cela allait entraver les droits des provinces qu'on respecte tant dans les limites du territoire national. Je ne peux admettre cette hypothèse. Mais comme il est facile de calmer ces craintes et que cela vous est agréable, je suis prêt à accepter cet amendement.

L'honorable M. BLONDIN: Je me rappelle distinctement avoir lu dans la *Gazette* de Montréal un article au sujet de certaines déclarations qu'aurait faites, je crois, M. Taschereau. Je ne suis pas absolument sûr de qui les plaintes provenaient, mais je suis certain que le *Gazette* a annoncé que Québec s'opposait au projet et j'ai conclu qu'elles venaient de M. Taschereau.

L'honorable M. DANDURAND: Pas au sujet de ce projet-ci. Je crois avoir lu une déclaration faisant écho au discours du premier ministre d'Ontario sur la question générale des droits provinciaux à protéger.

L'honorable M. REID: Est-ce que la motion qui est maintenant proposée a pour effet de faire adopter la résolution?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, la résolution modifiée.

L'honorable M. REID: Je demanderai à l'honorable leader du gouvernement de réserver cette proposition jusqu'à la séance de demain après-midi. Voici pourquoi: J'ai proposé de demander au gouvernement d'Ontario s'il était satisfait du projet modifié. Je pensais que mon honorable collègue se rendrait à ma demande, mais dans le cas contraire, je télégraphierai moi-même. Si le gouvernement d'Ontario est satisfait, je n'aurai rien à ajouter.

L'honorable M. DANDURAND: Mais mon honorable collègue doit comprendre qu'il faudrait en faire autant avec toutes les autres provinces.

L'honorable M. REID: Non, parce que le gouvernement refuse maintenant de demander aux autres. En ma qualité de membre du Sénat, je demande de réserver cette résolution pendant quelques heures, afin que je puisse communiquer avec le gouvernement d'Ontario.

L'honorable M. DANDURAND: Puisque tous nos collègues qui appartiennent au barreau s'accordent à dire que la résolution ainsi modifiée est absolument conforme à la suggestion du procureur général d'Ontario, l'honorable sénateur devrait penser que ses collègues s'y connaissent assez bien pour dire si la résolution est satisfaisante ou non. Dans l'affirmative, nous ne demanderons certainement pas l'avis du procureur général de telle ou telle province, car alors il faudrait prier tous les procureurs généraux de bien vouloir revoir toutes nos décisions.

L'honorable M. REID: Mon honorable collègue dit que tous les sénateurs appartenant au barreau trouvent que le sens est le même, mais je connais d'autres avocats qui ne sont pas du même avis.

L'honorable M. DANDURAND: Je demande bien pardon à mon honorable collègue. La requête a été quelque peu modifiée à la demande de l'honorable leader du parti conservateur au Sénat, qui est un des plus brillants légistes.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ne faites pas retomber toute la responsabilité sur moi. Que faites-vous de l'honorable sénateur de Salaberry?

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons aussi l'honorable sénateur de Salaberry (l'honorable M. Béique) qui donnera son opinion. Je suppose que mon honorable collègue reconnaîtra qu'il jouit d'une certaine réputation au barreau. Il est inutile que tous les autres adressent la parole, pourvu que leur silence implique leur approbation.

L'honorable M. REID: L'honorable sénateurs nous a dit, en présentant sa résolution, que les légistes du gouvernement étaient d'avis que le projet n'entravait pas les droits des provinces.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, et c'est vrai.

L'honorable M. REID: Mais après que le procureur général d'Ontario se fut plaint auprès du gouvernement fédéral et que cette plainte eût été examinée par ces mêmes légistes, ils ont concédé qu'il pouvait y avoir des doutes et qu'il valait mieux modifier la résolution.

L'honorable M. DANDURAND: Non, ils ne concèdent pas qu'il peut y avoir des doutes. Le procureur général d'Ontario a déclaré qu'il avait lu le compte rendu du débat et remarqué l'objection de l'honorable M. Baxter. Il l'a signalée au ministre de la Justice. Bien que le ministre et ses collaborateurs estiment que l'objection n'a pas sa raison d'être, nous acceptons quand même volontiers la modification. Est-ce que cela ne devrait pas satisfaire mon honorable collègue, quand tous les sénateurs, membres du barreau, tombent d'accord sur l'interprétation de l'amendement? Ils disent que l'amendement que je propose, modifié assez avantageusement par l'honorable leader du parti conservateur, est tout à fait satisfaisant. Il me semble que mon honorable collègue n'est guère disposé à se laisser convaincre, s'il n'accepte pas la décision du département de la Justice qui tout en trouvant l'amendement inutile veut bien l'adopter pour montrer aux provinces que nous voulons dissiper même les craintes qu'elles peuvent avoir.

L'honorable M. REID: Après tout, messieurs, je voulais simplement que ce projet ne suscitât aucun mécontentement de la part des provinces; or, il y en a une qui soulève une objection. L'honorable sénateur dit qu'il l'a fait disparaître, mais on n'emploie pas les mêmes termes, de sorte qu'on ne se rend pas à la demande des légistes du gouvernement d'Ontario; ce serait que juste d'accéder à leur demande et cela éviterait toute difficulté.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que nous renvoyons cette résolution, ainsi modifiée, à la Chambre des communes pour qu'elle puisse l'examiner cet après-midi ou ce soir. Entre temps, mon honorable collègue pourra communiquer avec qui bon lui semblera.

L'amendement proposé par l'honorable sir James Lougheed est adopté ainsi que la motion, ainsi modifiée.

BILL DES EXPROPRIATIONS

PREMIERE LECTURE

Bill nº 117, intitulé: Loi modifiant la loi des expropriations.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DES STATUTS REVISES DU CANADA

PREMIERE LECTURE

Bill n° 119, intitulé: Loi concernant les statuts revisés du Canada.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DES LIQUIDATIONS

PREMIERE LECTURE

Bill n° 197, intitulé: Loi modifiant la Loi des liquidations.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DES DOUANES ET DE L'ACCISE

PREMIERE LECTURE

Bill n° 237, intitulé: Loi modifiant la loi du ministère des Douanes et de l'Accise.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DU CONSEIL DES RECHERCHES

PREMIERE LECTURE

Bill n° 241, intitulé: Loi modifiant la loi du Conseil des recherches.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DES PECHERIES

PREMIERE LECTURE

Bill n° 248, intitulé: Loi modifiant la loi des pêcheries.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DES FONDS DE CANTINE

PREMIERE LECTURE

Bill n° 253, intitulé: Loi concernant la distribution des fonds de cantine.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DE LA GENDARMERIE

PREMIERE LECTURE

Bill n° 254, intitulé: Loi modifiant la loi de la royale gendarmerie à cheval du Canada.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DU PORT DE VANCOUVER

PREMIERE LECTURE

Bill n° 256, intitulé: Loi pourvoyant à de nouvelles avances à la commission du port de Vancouver.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DU PORT DE MONTREAL

PREMIERE LECTURE

Bill n° 257, intitulé: Loi modifiant la loi du port de Montréal, 1894.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DE LA MARINE MARCHANDE

PREMIERE LECTURE

Bill n° 262, intitulé: Loi modifiant la loi de la marine marchande.—L'honorable M. Dandurand.

Le Sénat s'ajourne à 3 heures de l'après-midi, ce même jour.

DEUXIÈME SÉANCE

Le Sénat se réunit à trois heures sous la présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Affaires et routine.

LE SERVICE CIVIL

RAPPORT DU COMITE SPECIAL

L'honorable M. BEIQUE présente le rapport du comité spécial pour le service civil.

Il dit: Messieurs, je demande que ce rapport ainsi que les pièces justificatives soient publiés dans les procès-verbaux séparément, afin d'éviter des frais d'impression. Dans une circonstance semblable, à la Chambre des Communes, l'an dernier, on avait publié un volume contenant 1,100 pages de témoignages; il était si volumineux que personne, j'en suis sûr n'aurait entrepris de le lire. Un rapport de ce genre, pour porter ses fruits, doit être condensé autant que possible. C'est pourquoi le comité a résumé ses conclusions et limité les pièces justificatives à imprimer à celles qui ont vraiment de l'importance.

Je dois dire que la tâche du comité a été rendue assez difficile du fait que le comité des chemins de fer a pris beaucoup de temps à étudier les vingt-six projets d'embranchement, et que certains de nos collègues faisaient partie des deux comités. Pourtant, je crois que ceux qui examineront le rapport que je présente trouveront que le comité pour le service civil s'est bien acquitté de la mission qui lui avait été confiée.

Il y a certaines parties de ce rapport sur lesquelles je tiens à attirer l'attention de mes collègues, afin qu'ils se rendent compte que ses conclusions concordent bien avec leurs désirs.

Le comité s'est d'abord procuré de la Commission du service civil un mémoire touchant les critiques contre l'état de choses actuelles, la façon dont le service pourrait être réorganisé, la réorganisation qui a été effectuée jusqu'ici et les résultats obtenus.

Une fois saisi de ce rapport, le comité a adressé une lettre à chacun des sous-ministres leur signalant les critiques publiées dans les journaux et aussi celles relatées dans le mémoire de la Commission. La lettre contenait le passage suivant, concernant les critiques dans la presse:

Il peut y avoir de l'exagération dans ces critiques, mais, depuis longtemps, il est de notoriété publique que le personnel administratif est bien trop nombreux: les méthodes pratiques font défaut; le service ne donne pas tout le rendement que l'on peut en attendre; il manque de coordination; dans plusieurs endroits il y a duplication des emplois, et l'on pourrait réaliser des économies considérables.

Le comité, pensant que le moment est venu d'introduire dans le service des méthodes plus pratiques, a obtenu de la commission du service civil un rapport important dont voici un résumé:

Suit le résumé du rapport, puis la lettre continue en disant:

Vous comprenez sans doute qu'il est absolument nécessaire de ne pas perpétuer indéfiniment les défauts du service et les dépenses inutiles.

Vous êtes prié de noter, dans le rapport ci-joint, ce que vise votre département, et de fournir au comité, aussitôt que possible, vos propres conclusions et vos recommandations quant aux meilleurs moyens à adopter.

Le comité se rend compte de l'importance de la question qu'il est chargé d'étudier et, afin d'accomplir comme il faut sa mission, il demande à chacun de vous les meilleurs renseignements, votre avis et votre concours.

Vous serez prié de temps en temps d'assister aux séances du comité.

En réponse à cette lettre, les sous-ministres, comme on le leur demandait, ont adressé leurs propres conclusions. Comme on pouvait s'y attendre bien peu étaient disposés à admettre les défectuosités de leur service; ils étaient plutôt enclins à croire que tout y allait bien. Toutefois, le comité a recueilli suffisamment de preuves de leur part pour pouvoir faire un rapport.

Par exemple, les sous-ministres différaient d'opinion sur la question de la direction du personnel. Les uns étaient d'avis que la surveillance était suffisante et qu'elle produisait des résultats; les autres concédaient qu'elle n'était pas suffisante et qu'il importait de remédier à cet état de choses. (Lisant):

Certains sous-ministres ont admis que dans l'ensemble du service les chefs et les sous-chefs des différentes sections n'étaient pas ou étaient peu désireux de coopérer avec la commission du service civil ou une autre autorité en vue de réduire le personnel. On a prétendu que c'était contraire à la nature humaine, que chaque département était jaloux de son importance, du nombre de ses services et de ses employés. Il semble donc que dans certains milieux administratifs, il y a des

sous-ministres et d'autres chefs de service qui non seulement tiennent à conserver les services et le personnel actuels, mais qui chercheraient tous les arguments possibles pour les augmenter.

Le comité s'est assuré ensuite que la commission du service civil, avec le concours des sous-ministres, avait réorganisé une couple de départements, en particulier l'Imprimerie. Cette réorganisation permet d'économiser environ $750,000 par année. Le même résultat a été obtenu dans un ou deux autres départements, ce qui démontre qu'on pourrait faire de grosses économies, si les sous-ministres voulaient prêter leur concours à la commission du service civil.

Le comité a appris aussi que si plusieurs bureaux se trouvaient situés dans des immeubles appartenant à l'Etat, plusieurs autres, par contre, étaient installés dans des immeubles loués qui ne conviennent pas à l'usage qu'on en fait, ce qui nuit considérablement au rendement du service. (Lisant):

Les dernières statistiques qui datent du mois de mai 1924, indiquent que l'Etat a actuellement à bail quarante six immeubles d'une superficie utilisable de 955,750 pieds carrés, dont 711,000 pieds sont utilisés pour les bureaux et représentent un loyer de $592,596. En 1900, on ne louait que onze bâtiments; en 1921, ils étaient au nombre de 73 et, l'an dernier, on en comptait 51. Un grand nombre de ces immeubles, ayant été destinés à d'autres fins, ne conviennent pas du tout à des bureaux, et la multiplicité des bâtiments exige beaucoup plus d'employés qu'il ne faudrait autrement.

On a généralement concédé que les employés administratifs étaient trop nombreux:

En voici les principales raisons:

(1) La nomination sans discernement, avant l'adoption de la présente loi du service civil, de personnes dont les services n'étaient pas nécessaires. Les sous-ministres ne peuvent pas en être tenus entièrement responsables.

(2) La nomination de nombreux employés pour les services de la guerre qu'on a conservés même après que leurs services ont cessé d'être utiles, jusqu'à ce qu'on les eût placés ailleurs.

(3) Le fait d'avoir conservé par compassion des employés qui, vu leur incompétence auraient difficilement pu gagner leur vie ailleurs que dans le service civil.

(4) le fait d'avoir conservé de vieux employés qui ne peuvent plus se montrer utiles, mais à qui on a permis de garder leur poste dans l'espoir qu'un jour on adopterait une bonne loi de retraite.

Le comité, en plus de la réorganisation, recommande aussi ce qui suit:

1. La mise à la retraite des employés, qui, à cause de leur âge, ne peuvent plus rendre de services, lorsque la chose est possible sans causer de privation, et le renvoi des employés incompétents.

2. Que la commission du service civil, après avoir consulté le ministre ou le sous-ministre examine minutieusement les demandes de nouveaux employés. Aucune nouvelle nomination ne devrait être faite à moins qu'on ne prouve que le poste est absolument nécessaire.

3. L'abolition des postes qui sont restés vacants pendant six mois. Si un poste peut rester vacant aussi longtemps, c'est qu'il n'est pas essentiel.

L'hon. M. BEIQUE.

Il est dit plus loin:

La commission du service civil devrait avoir et est supposée avoir maintenant un personnel qui s'y connaisse en organisation et qui soit au courant des besoins des différents départements. Elle a déjà entrepris plusieurs tâches importantes de ce genre. La réorganisation de l'imprimerie a fait l'objet de commentaires favorables de la part d'un comité d'enquête indépendant, l'on trouvera ci-joint quelques extraits de son rapport. Le personnel de l'imprimerie comprenait en 1919, 1,159 employés; à la fin de 1921, il n'était plus que de 732, ce qui représente une économie annuelle de $750,000.

Voici maintenant les recommandations du comité:

C'est pourquoi votre comité recommande:

1. Que lorsqu'une position dans le service administratif devient vacante, pour cause de décès, démission ou autre, cette place ne soit pas remplie par promotion ou autrement, sauf sur rapport de la commission du service civil après consultation avec le ministre ou le sous-ministre. En cas de désaccord, la décision devrait être laissée au soin du Gouverneur en conseil et pour ces cas-là, on devrait faire un rapport au Parlement en en indiquant les raisons.

2. Qu'un arrêté en conseil soit promulgué donnant ordre à la commission du service civil de procéder à la réorganisation des départements qui n'ont pas été réorganisés au cours des dernières années, et exigeant des sous-ministres qu'ils prêtent leur concours à la commission. Cet arrêté devrait aussi exiger de la commission qu'elle saisisse le Gouverneur en conseil et le Parlement de tous les cas où son œuvre se trouve entravée ou retardée faute d'aide de la part des sous-ministres ou de leurs chefs de service.

3. Que la commission du service civil, en examinant soigneusement toutes ces demandes de nominations et en absorbant l'excédent de personnel au moyen de permutation ou par tout autre moyen à sa disposition, fasse en sorte d'éviter autant que possible l'engagement de nouveaux employés; en outre qu'elle s'efforce de réduire le nombre des positions actuelles en faisant abolir celles qui ne sont pas essentielles.

4. Qu'en vue de réduire le personnel et d'améliorer l'efficacité du service, le gouvernement devrait étudier l'opportunité de construire aussitôt que possible des immeubles sur les terrains qui sont actuellement la propriété de l'Etat.

Le rapport dit plus loin:

Dans plusieurs pays, on semble très enclin aujourd'hui, à introduire dans l'administration publique des méthodes plus pratiques à ce sujet. On trouvera ci-joint un résumé des travaux de la commission du budget des Etats-Unis depuis sa création jusqu'à la fin de juin 1923, et aussi certains commentaires sur les extraits du rapport de la commission royale sur le service civil du Canada (1908)...

Et ainsi de suite. Voici les recommandations finales du comité:

Votre comité a étudié:

1. La manière dont on prépare, vérifie et revoit finalement les estimations budgétaires soumises chaque année au parlement.

Ceci s'écarte un peu de la réorganisation et se rapporte spécialement à la préparation du budget.

2. Le rouage administratif actuel pour contrôler comme il faut les dépenses après que les crédits ont été votés par le parlement.

3. La coutume qu'ont presque tous les services de continuer de dépenser les crédits sans s'occuper des recettes courantes.

Votre comité est d'avis que les méthodes suivies jusqu'ici à ce sujet sont inefficaces et qu'en adoptant des méthodes plus pratiques et plus modernes on pourrait réaliser de grosses économies en ce qui concerne les dépenses contrôlables.

C'est pourquoi votre comité recommande que le gouvernement étudie l'opportunité de proposer à la prochaine session du Parlement le ou les modes de contrôle qui pourront remédier à la situation actuelle.

C'est une simple suggestion, mais votre comité pense que ce contrôle pourrait s'exercer en nommant un fonctionnaire relevant directement du ministère des Finances et muni d'une autorité suffisante.

1. Pour demander et surveiller la préparation de tous les budgets départementaux.

2. Pour soumettre au ministre des Finances les budgets une fois achevés, avec un rapport indiquant d'une façon suffisamment détaillée les augmentations ou diminutions projetées ainsi que leurs motifs.

3. Suivre toujours de près les dépenses des départements dans le but de faire des économies.

4. Signaler au ministre des Finances et par son entremise au Gouverneur en conseil tous les cas où, à son avis, telles ou telles dépenses devraient être supprimées ou diminuées ainsi que les raisons pour en agir ainsi.

Le comité est satisfait et, pour ma part, je n'hésite pas à dire que si le gouvernement veut s'occuper de la question et faire en sorte qu'on donne suite à ces recommandations, on économisera chaque année des millions de dollars.

L'honorable M. DAVID: Je crois, messieurs, exprimer les sentiments de toute l'assemblée en félicitant le président et les membres du comité spécial pour le travail considérable et excellent qu'ils ont accompli.

Des VOIX: Bravo, bravo.

Le rapport est adopté.

L'honorable M. BEIQUE: Je propose qu'on fasse imprimer pour être distribués 1,000 exemplaires du rapport du comité spécial, y compris les annexes de l'article 4 inclusivement, et que pour cela l'article 100 du règlement soit suspendu.

J'étais d'abord d'avis de recommander l'impression du rapport des sous-ministres en réponse à la lettre qui leur avait été adressée; ces réponses ou les dépositions faites devant le comité avaient été reçues et résumées, mais plus tard, on s'est aperçu que cela constituerait un document trop volumineux. Nous en sommes donc venus à la conclusion qu'il valait mieux s'en abstenir, car il y a la déclaration qui donne suite aux réponses des différents départements.

L'honorable M. McLENNAN: L'honorable sénateur pense-t-il qu'on aura assez de 1,000 exemplaires? On avait fait imprimer 1,500 copies du rapport du comité dont il était l'un des membres les plus actifs en 1919. Elles sont à peu près épuisées aujourd'hui. Jusqu'aux universités américaines qui demandent de temps en temps des exemplaires de ce rapport. Je suis sûr que ce rapport-ci sera jugé très important et très précieux, et il serait peut-être bon d'en faire publier un plus grand nombre d'exemplaires.

L'honorable M. BEIQUE: Eh bien, disons 1,500.

La motion, ainsi modifiée, est adoptée.

RUMEUR DE LA DEMISSION D'UN SENATEUR

Sur l'ordre du jour:

L'honorable M. REID: Je voudrais signaler un article publié dans le *Standard* de Montréal à propos d'un de nos honorables collègues. Le voici:

Ottawa, 9 juillet.—Au nombre des sénateurs qui doivent bientôt se retirer se trouve l'honorable Gerald King, de Chipman, N.-B., père de l'honorable Dr King, ministre des Travaux publics.

On dit qu'il y a une douzaine de candidats sur les rangs pour le remplacer. Le sénateur King est un des doyens du Sénat. Il est dans sa 87e année, et seul le sénateur Yeo, de Nouvelle-Ecosse est plus âgé que lui. Ses infirmités lui rendent le voyage à Ottawa assez pénible et on croit savoir qu'il serait prêt à se retirer, si on lui trouvait un successeur convenable. Ce successeur sera choisi autant que possible dans la famille King et l'on mentionne le nom du frère du ministre. Les autres candidats s'opposant à tant de "Kings" au parlement dans un pays démocratique, le sénateur restera à son poste jusqu'à ce que l'agitation cesse.

L'honorable M. DANDURAND: Afin de tranquiliser mon honorable collègue, aussitôt que je serai à Montréal je me hâterai d'aller aux bureaux du *Standard* afin de savoir du rédacteur si la nouvelle est exacte.

BILL DE REMANIEMENT ELECTORAL

PREMIERE LECTURE

Le Sénat reçoit un message de la Chambre des Communes accompagné du bill nº 2, intitulé: Loi ayant pour objet de régler de nouveau la représentation dans la Chambre des Communes, lequel est lu une première fois.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du projet de loi et dit: Messieurs, je suis sûr que j'exprime les sentiments de tous les membres du Sénat en disant que puisque cette mesure législative ne touche directement que la Chambre des Communes qui l'a apparemment adoptée à l'unanimité, le Sénat ferait bien de l'adopter en 2è et en 3e lecture à cette séance. C'est pourquoi je propose la 2e lecture du bill en question.

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

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Je propose qu'on se dispense de l'étude en comité et que le bill soit lu une troisième fois.

L'honorable G. G. FOSTER: Avant que le bill soit lu une troisième fois, j'aurai une motion à présenter au sujet d'une de ses dispositions. Je tiens à signaler le nom qu'on a choisi pour le comté de Brome et Missisquoi. On l'appelle Missisquoi-Brome. Je vais indiquer les raisons pour lesquelles je demande que l'ordre des noms soit renversé. D'abord, dans presque tous les comtés de la province de Québec, on a toujours eu l'habitude, lorsqu'il s'agissait de réunir deux comtés, de mettre les noms suivant l'ordre alphabétique de leur première lettre. C'est ainsi qu'on a Châteauguay-Huntingdon. Cela a toujours été l'habitude, à quelques rares exceptions près. Nos collègues penseront peut-être qu'il importe peu que l'un ou l'autre nom soit mis le premier; mais qu'on me permette d'exposer brièvement la situation pour qu'ils comprennent bien notre attitude et les raisons particulières qui nous font désirer le changement.

Le comté de Brome est un des plus petits comtés du Canada et le plus petit de la province de Québec, mais il occupe une position unique dans l'histoire politique du Canada. Avant la Confédération, le comté de Brome avait l'honneur d'être représenté au Parlement par un des hommes les plus distingués de son temps, l'honorable Paul Holland Knowlton, qui a occupé les postes les plus élevés dans le domaine commercial et politique du Canada. Toujours avant la Confédération, il fut succédé par l'honorable Christopher Dunkin, qui fut ministre de l'Agriculture et qui occupa deux ou trois postes différents dans l'ancien gouvernement du Canada, de même dans le nouveau qui fut formé après la Confédération. Vint ensuite l'honorable Sydney Arthur Fisher qui, pendant près de 30 ans, rendit de grands et distingués services dans le domaine public à l'honneur de son comté et du pays en général. Puis ce fut le colonel George Harold Baker, dont le dévouement à sa patrie, au Parlement et au comté de Brome est bien connu de tous nos collègues. Dans le domaine provincial le comté fut représenté pendant 17 ans et avec beaucoup de distinction par l'honorable W. W. Lynch, qui fut ministre dans le gouvernement de la province de Québec. Lorsque l'honorable M. Marchand se mit en devoir de rétablir les finances de la province de Québec, afin d'équilibrer le budget et d'arrêter le gaspillage qui avait eu lieu précédemment, il n'alla pas chercher un expert en finances à Montréal, Québec ou ailleurs. Il fixa son choix sur l'honorable H. Thomas Duffy, qui représentait le comté de Brome et le chargea de réorganiser les finances de la province de Québec, si bien qu'aujourd'hui la situation financière de cette province est enviée par tous. L'honorable M. Parent choisit l'honorable M. McCorkill qui représentait Brome et qui fut longtemps trésorier de la province.

J'espère que mes honorables collègues comprendront que le comté de Brome, à cause des personnages éminents qui l'ont représenté jusqu'ici, continuera d'occuper la place qu'il mérite, c'est-à-dire au premier rang des circonscriptions électorales du Canada.

Il n'y a aucune raison de mettre le nom de Missisquoi avant celui de Brome. Les électeurs de Brome en sont froissés et dans tous les cantons de l'Est on trouve cela étrange. Je ne pense pas que même dans le comté de Missisquoi, on insiste sur cet ordre extraordinaire. C'est pourquoi je propose que les noms de Missisquoi et Brome soient renversés et que cette circonscription soit connue sous le nom de Brome-Missisquoi; je propose aussi que le bill ne soit pas lu une troisième fois sans cet amendement.

L'honorable M. BEIQUE: Messieurs, il me semble qu'il y a une autre raison a part celles exposées par notre honorable collègue. L'habitude qu'a signalée l'honorable sénateur était sage, car elle élimine la question de priorité. Le choix étant déterminé par la première lettre dans l'ordre alphabétique, toutes les autres considérations sont mises de côté.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, j'ignore si cette divergence d'opinions entre les deux Chambres va soulever une crise, mais c'est volontiers que j'éviterai une conférence et que j'accepterai l'amendement. Je ne sais pas comment la décision sera accueillie par la Chambre des Communes, mais il y a aussi à considérer que Brome est le plus petit comté et j'ai toujours été instinctivement porté à défendre les minorités. Les électeurs de Brome estiment que c'est parce que leur comté est le plus petit qu'il se trouve absorbé par celui de Missisquoi. En outre, au point de vue de l'euphonie, je trouve que Brome-Missisquoi sonne mieux à l'oreille que Missisquoi-Brome. C'est pour ces raisons que je ne m'oppose pas à l'amendement.

L'honorable M. BENNETT: Avant de mettre la question aux voix, j'aurai quelques remarques à présenter au sujet de ce projet de loi. Je ne m'oppose pas à l'amendement, mais

je ne peux pas laisser passer les remarques de mon honorable collègue sans une mise au point. Il n'est pas exact de dire que le bill a été adopté unanimement par la Chambre des Communes.

L'honorable M. DANDURAND: On me permettra de me corriger et de dire: quasi unanimement.

L'honorable M. BENNETT: Oui, quasi unanimement, et je peux dire que si la Chambre des Communes avait chargé le Sénat de faire la nouvelle répartition, même au risque de voir le Sénat dénoncé par le *Globe* ou d'autres journaux, j'aurais défendu toute proposition tendant à une répartition équitable de la représentation des provinces qui sont toutes intéressées.

Prenons, par exemple, le cas de la province de Québec. La ville de Montréal, parce que nos honorables collègues n'ont plus la haute main sur elle—politiquement parlant—est traitée de quelle façon? Le quotient électoral à Montréal est de 55,000 voix, tandis que dans la même province on trouve des circonscriptions avec les quotients suivants: Argenteuil, 17,165; L'Islet, 17,859; Richelieu, 18,764; Yamaska, 18,840; Beauharnois, 19,888. Voilà comment la représentation est répartie dans cette province.

Prenons maintenant la province d'Ontario où Lincoln et Welland ont une population de 115,000 habitants et pas absolument rurale, car on trouve là plusieurs villes industrielles. Il n'y a qu'un représentant par 57,000 habitants, tandis que dans le Huron, le quotient électoral est de 22,000. On peut voir la différence; d'une part, les comtés de Lincoln et de Welland ont un député par 57,000 habitants, tandis que ces quatre circonscriptions de Québec en ont quatre pour 90,000 habitants, soit un par 22,000. Appelle-t-on cela une représentation basée sur la population?

Le gouvernement a renié tous les principes énoncés par ses prédécesseurs en ce qui concerne la représentation électorale. Il a bouleversé les frontières, enlever une partie de territoire ici pour l'ajouter ailleurs. Ainsi, il a divisé le comté d'Essex de telle façon que ce ne peut être que dans un but politique. On a changé la délimitation de la circonscription provinciale malgré les protestations des intéressés.

Je citerai un autre exemple. Au point de vue géographique, le comté de Peterborough a toujours formé un bloc, divisé en deux circonscriptions; est et ouest. Aujourd'hui, on en arrache une partie pour l'ajouter au comté de Hastings et on laisse à Peterborough une autre parcelle du vieux comté de Peterborough-est. Inutile de dire que c'est un territoire d'où le gouvernement espère tirer quelque avantage politique.

Je déclare que le Sénat, aussi bien sous le régime libéral que sous le régime conservateur, est intervenu pour assurer une représentation convenable, juste et honnête, et si une proposition à cet effet avait été faite dans cette assemblée, je l'aurais appuyée.

Je ne veux pas qu'on dise que le projet a été approuvé par tous les partis. Il y a eu des protestations, surtout de la part du comté de Peterborough dont le conseil s'est plaint de la destruction de ces circonscriptions. Aujourd'hui, les habitants vont au chef-lieu du comté ou à l'endroit du marché pour voter dans une élection provinciale. Mais quand viendra une élection fédérale, les uns devront aller voter dans le comté de Hastings et le reste dans l'autre comté.

Vraiment, il y a bien de quoi féliciter les membres du parti libéral. A la première occasion qu'ils ont d'effectuer un remaniement électoral depuis 20 ans, ils violent toutes leurs promesses, comme cela a d'ailleurs toujours été leur habitude.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne peux répéter que ce que j'ai entendu dire, parce que je n'ai pas pu suivre les délibérations de la Chambre des Communes. On m'informe que ce projet de loi a été élaboré par un comité dans lequel les trois groupes étaient représentés et qu'à force de concessions de part et d'autre, ils ont fini par se mettre d'accord, si bien qu'il n'y a eu vote que dans un ou deux cas. Il me semble que c'est un travail splendide, parce que ce n'est pas l'œuvre d'un parti, mais bien des trois groupes politiques agissant de concert. Bien que nous n'ayons pas le droit dans cette enceinte de parler des travaux des Communes soit pour les louanger, soit pour les critiquer, j'estime que mon honorable collègue peut bien féliciter les membres de la Chambre basse et nous estimer heureux de recevoir un projet de loi aussi bien élaboré, étant donné que dans le passé, cette question de remaniement électoral a fait habituellement l'objet de beaucoup de tiraillements.

Je n'ajouterai qu'un mot au sujet de la comparaison entre la représentation urbaine et la représentation rurale. Les Canadiens, ou du moins les habitants des vieilles provinces—Ontario, Québec et les Provinces maritimes—ont reconnu que les circonscriptions rurales avaient droit à une représentation plus nombreuses que les villes, car c'est là que se trouvent les groupes les plus anciens, les premiers établis et les plus sédentaires, tandis que la population des villes est plus ou moins

flottante. Dans la province de Québec, nous estimons que les districts ruraux ont droit à une représentation plus nombreuse que les villes, parce que leur population y est beaucoup plus stable. D'autre part prenez une grande ville comme Montréal, qui comptera bientôt un million d'âmes. Elle ne se plaint pas de ce que sa représentation est environ la moitié de ce qu'elle est dans les comtés ruraux, car l'élection montre que parmi ces derniers, plusieurs élisent pour les représenter certains des leurs qui ont leur domicile dans la métropole. Montréal ne se plaint pas, car sa représentation est nombreuse, si on compte tous les députés qui y demeurent et sur l'appui desquels elle peut compter pour avoir justice.

L'amendement de l'honorable M. Foster est adopté.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du projet de loi ainsi modifié.

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

BILL DU TERMINUS DE TORONTO

ETUDE EN COMITE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill n° 258, intitulé: Loi concernant la "Toronto Terminals Railway Company".

Présidence de l'honorable M. Blain.

L'honorable M. DANDURAND: Je demande la permission de faire venir le sous-ministre des chemins de fer et canaux.

Les articles 1 à 4 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 5—Le Pacifique-Canadien peut acquérir les actions de la compagnie; le Pacifique-Canadien peut garantir le principal et l'intérêt de la moitié des obligations et valeurs ou émettre des actions pour acquérir les obligations, etc.

L'honorable M. DANIEL: Ce projet est-il le résultat d'une entente entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien?

L'honorable sir EDWARD KEMP: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Oui. Ce projet a été approuvé par les deux compagnies de chemin de fer, par la ville et la commission du port de Toronto.

L'honorable M. BEIQUE: L'honorable sénateur s'est-il procuré le renseignement que j'avais demandé?

L'hon. M. DANDURAND.

L'honorable M. DANDURAND: La part du National-Canadien est estimée à 10 millions. Le gouvernement ne paie rien.

L'honorable M. BEIQUE: Y compris ce qui a été déjà dépensé?

L'honorable M. DANDURAND: Non. C'est ce qui est à dépenser.

L'honorable M. BEIQUE: Combien a-t-on payé jusqu'ici?

L'honorable M. DANDURAND: Les deux chemins de fer ont dépensé $6,750,000 pour la gare centrale.

L'honorable M. BEIQUE: Si bien que la part du National-Canadien sera d'environ 13 millions en tout, en comprenant les dépenses faites par le Grand-Tronc.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, on estime que les terrains qui sont la propriété du National-Canadien et qui seront vendus, rapporteront à peu près 3 millions, ce qui réduira d'autant la dépense.

L'article 5 est adopté.

Les articles 6, 7, 8, le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est rapporté sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du projet de loi.

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

BILL DES EXPROPRIATIONS

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill n° 117, intitulé: Loi modifiant la Loi des expropriations.

Il dit: L'objet du présent amendement se passe d'explications; il permet au gouvernement ou à ses entrepreneurs d'exécuter toute opération de sautage qui peut être nécessaire relativement à l'exécution d'un ouvrage public, nonobstant une ordonnance de la cour ayant pour objet d'en empêcher la construction, lorsque, dans les circonstances énoncées dans cet article, le Gouverneur en conseil juge qu'il est d'intérêt public d'exécuter ces travaux. Il y a une disposition prescrivant une indemnité pour les dommages résultant de l'exercice de ce pouvoir.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'honorable sénateur voudrait-il être assez bon de nous donner des explications au sujet du deuxième paragraphe de l'article 7A dont

les dispositions ont un effet rétroactif, malgré toute poursuite déjà intentée ou dégâts déjà causés?

L'honorable M. DANDURAND: J'avoue que je n'ai aucune note sur le bill et je reconnais qu'il est une disposition assez exceptionnelle.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le principe peut être bon et je ne m'y oppose point, mais ce peut être un précédent dangereux, à moins qu'il n'y ait des motifs sérieux.

L'honorable M. DANDURAND: Je suggère de lire le bill une deuxième fois et d'ajourner l'examen en comité. Je me ferai donner des explications au sujet de cette disposition.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On devrait donner des détails sur les procès en cours, s'il y en a, les dégâts causés et quel effet la disposition doit avoir sur les réclamations qui ont été déposées.

L'honorable M. DANIEL: Je remarque que le projet, tout en faisant mention des dégâts matériels, ne parle pas des accidents de personnes. Le ministre veut-il nous dire ce qui arriverait dans le cas où l'Etat ayant ordonné les travaux, une personne se fasse blesser ou tuer, sans qu'il y ait aucun dégât matériel. Il n'en est pas du tout question dans le bill, qui serait responsable de la mort ou de l'accident si l'entrepreneur a agi d'après les ordres de l'Etat?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai tout lieu de croire que dans la circonstance, on prendrait toutes les précautions voulues pour que personne ne s'approche trop près de l'endroit à faire sauter. Il va sans dire que si, dans un cas exceptionnel, le Gouverneur en conseil décidait de faire exécuter les travaux en dépit d'un ordre du tribunal, on emploierait pour cela les procédés les plus scientifiques.

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

BILL DES STATUTS REVISES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill n° 119, intitulé: Loi concernant les statuts revisés du Canada.

Il dit: Messieurs, ce projet correspond au chapitre 61 de 1903 qui a été édicté pour sanctionner la révision et la consolidation des statuts en cours d'exécution. On prépare en ce moment une nouvelle révision et il est nécessaire de définir les pouvoirs de la Commission et d'autoriser la mise en vigueur de la révision sous réserve des dispositions habituelles qui sont énoncées dans le bill.

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

EXAMEN EN COMITE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurant, le Sénat passe à l'étude du bill en comité, sous la présidence de l'honorable M. Bradbury.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable collègue peut-il nous dire où la Commission en est rendue dans ses travaux et à quelle date on peut espérer qu'elle aura terminé la révision et la consolidation des statuts.

L'honorable M. DANDURAND: J'avoue que je n'ai pas suivi les travaux de la commission et j'ignore où elle en est rendue.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'en suis pas surpris. Je crois que personne ne le sait.

L'honorable M. DANDURAND: Il est difficile avant que le tout soit achevé d'avoir un rapport partiel des travaux d'une commission semblable. Toutefois, comme ce n'est pas la première revision qu'on effectue, le département de la Justice a probablement trouvé un moyen de se rendre compte des progrès accomplis. J'ai une vague idée que le travail est exécuté en grande partie par le département de la Justice vu qu'il est surveillé par ses représentants. S'il en est ainsi, nous pourrons d'année en année connaître les progrès accomplis. Cette commission a été instituée il y a quelques mois seulement. Je ne sais pas ce qu'elle a fait jusqu'ici et j'avoue que je ne m'en suis jamais inquiété.

Le bill est rapporté sans amendement.

TROISIEME LECTURE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le bill est lu une 3e fois et est adopté.

BILL DES LIQUIDATIONS

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill n° 197, intitulé: Loi modifiant la loi des liquidations.

Il dit: Messieurs, c'est un très court amendement qui a pour objet de dissiper les doutes qu'on avait quant aux pouvoirs des tribunaux d'approuver le produit d'une vente lorsque cette vente est faite pour une considération autre que des espèces ou leur équivalent. L'ar-

ticle 34 de la loi des liquidations, chapitre 144 des Statuts revisés du Canada, 1906, est ainsi conçu:

Le liquidateur peut avec l'approbation de la cour, et après tel avis préalable aux créanciers, contributaires, actionnaires ou membres, que lui prescrit la cour:

(c) vendre les biens, effets et droits, mobiliers et immobiliers, de la compagnie, soit aux enchères publiques, soit par vente de gré à gré et les transférer à une personne ou compagnie ou les vendre par parties.

On ajoute les mots suivants:

Pour telle considération qui sera approuvée par la cour.

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

EXAMEN EN COMITE

Sur la propositoin de l'honorable M. Dandurand, le Sénat passe à l'examen du bill en comité, sous la présidence de l'honorable M. Smith.

Le bill est rapporté sans amendement.

TROISIEME LECTURE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le bill est lu une troisième fois et adopté.

BILL DU DEPARTEMENT DES DOUANES ET DE L'ACCISE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill nº 237, intitulé: Loi modifiant la loi du département des Douanes et de l'Accise.

Il dit: Messieurs, ce bill a un double objectif: il change le nom du commissaire et y substitue celui de "sous-ministre et celui de commissaire adjoint en celui de sous-ministre adjoint. Le projet retire le service de l'impôt sur le revenu du ministère des Finances pour le rattacher au ministère des Douanes et de l'Accise.

L'honorable M. REID: Evidemment, j'approuve absolument le projet. J'avais ici à un moment donné un projet d'amendement à la loi des douanes—je ne peux plus le trouver—et je me demande si l'honorable sénateur ne pourrait pas l'inscrire dans ce bill-ci. En tout cas, je le présenterai une autre fois.

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

EXAMEN EN COMITE ET RAPPORT

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill en question, sous la présidence de l'honorable M. Gordon.

Le bill est rapporté sans amendement.

TROISIEME LECTURE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le bill est lu une troisième fois et adopté.

BILL DU CONSEIL DES RECHERCHES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill nº 241, intitulé: Loi modifiant la loi du conseil des recherches.

Il dit: Messieurs, il y a quelques années, en 1920, je crois...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: En 1917, d'abord.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue qui était alors leader du gouvernement au Sénat présenta un projet de loi instituant un conseil de recherches...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ai-je fait cela?

L'honorable M. DANDURAND: ...ayant le pouvoir de créer un institut de recherches. Le bill était divisé en deux. Il fut longuement discuté, car il nous semblait que la création d'une pareille institution était une entreprise bien onéreuse pour le pays. Finalement, le Sénat rejeta la deuxième partie du bill, celle qui créait l'institut pour lequel on devait acheter un terrain à Ottawa, y ériger des bâtiments et installer des laboratoires. La première partie du bill fut adoptée par les deux Chambres. Pour des raisons que mon honorable collègue n'a pas données à l'époque, il retira le bill à la troisième lecture. Peut-être jugeait-il que nous avions rejeté l'objet principal du projet. Comme je suis un peu plus exigeant que lui et plus modeste dans mes aspirations, je propose aujourd'hui de ressusciter la première partie du bill qui fut adoptée par le Sénat. Bien que je n'ai pas comparé point par point ce projet-ci avec celui que mon honorable collègue avait présenté, je l'ai quand même examiné et il me plaît. Comme nous en avons déjà adopté le principe, je propose que ce bill soit lu une deuxième fois.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Messieurs, je ne me rappelle pas très exactement ce qui s'est passé à l'époque dont on a parlé, mais mon impression est que le projet présenté alors, ainsi que les crédits demandés pour poursuivre l'œuvre en question, étaient une conséquence de la guerre. La guerre, non seulement a créé des problèmes nécessitant des recherches scientifiques et toutes sortes de

questions telles que la fabrication des munitions qui exigeait des opérations chimiques très développées, mais aussi a stimulé les travaux de recherches scientifiques en Europe, et plus particulièrement dans le Royaume-Uni et aux Etats-Unis. Je me souviens d'un projet soumis au Sénat, demandant un crédit de $500,000 pour l'achat d'un emplacement, lequel projet fut rejeté par cette assemblée. Bien que je ne puisse expliquer exactement en quoi consistent les travaux du conseil des recherches, je sais que cette institution a dépensé beaucoup d'argent en expériences qui jusqu'ici n'ont produit, d'après moi, que peu de résultats. Je doute de l'utilité de cette loi. L'imagination et l'idéal y jouent un grand rôle. Dans la plupart des pays, les recherches scientifiques sont faites par ceux que cela intéresse directement et qui ont quelque avantage à retirer de leurs résultats. Si mes souvenirs sont exacts, ces travaux de recherches aux Etats-Unis comme dans le Royaume-Uni, sont faits par les grands établissements industriels et d'autres institutions intéressées.

Je ne vois pas pourquoi le gouvernement, surtout en ce moment-ci, se lancerait dans cette entreprise. J'oserai dire que le Canada a déjà dépensé 4 ou 5 millions de dollars sur les recommandations faites par les conseils de recherches que nous avons eus, et je ne sache pas que cela ait produit des résultats satisfaisants.

Par exemple, je trouve une disposition très embarrassante à l'article 4. On propose de nommer un conseil de 15 membres qui discuteront les problèmes qui l'intéressent. Il est vrai qu'ils donnent leurs services gratuitement, à part d'un seul qui sera rétribué, sans doute assez grassement, car des recherches de ce genre ne peuvent pas se faire sans occasionner des frais considérables, y compris les frais de personnel et de bureau. Cela finira probablement par aboutir à ce qu'on a rejeté il y a quelques années, c'est-à-dire à l'établissement et l'organisation d'un institut. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement, en ce moment-ci, a présenté ce projet de loi.

L'honorable M. DANDURAND: Les paragraphes soulignés sont les seules dispositions qu'on ajoute. C'est une vieille loi qu'on modifie.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais on propose d'étendre considérablement le champ d'action du conseil, ce qui entraînera des dépenses supplémentaires.

L'honorable M. BEIQUE: Je me rappelle que la première fois on avait soulevé deux objections contre ce projet: d'abord, qu'il visait des travaux de recherches que faisaient déjà d'autres institutions existantes et que, par conséquent, il était inopportun. On jugeait que si ces dernières institutions avaient besoin d'être appuyées, on pourrait le faire mais qu'il ne convenait pas de créer un nouvel organe. Voilà quelle était la principale objection.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les objections existent encore.

L'honorable M. DANDURAND: Mais nous ne créons pas un nouvel organe.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous en créez un qui remplacera celui qu'on a déjà.

L'honorable M. BEIQUE: L'autre objection, si je ne me trompe, avait trait à la dépense, qui devait être d'abord de $700,000 environ, pour atteindre plus tard plusieurs millions de dollars. On rejeta donc la deuxième partie du bill, mais je crois que la première partie qu'on propose maintenant d'édicter de nouveau, créait un second organe.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Elle crée l'institut.

L'honorable M. BEIQUE: La loi de 1917 instituait le conseil honoraire consultatif des recherches industrielles et scientifiques. En est-il question dans ce bill-ci?

L'honorable M. DANDURAND: C'est le même bill modifié.

L'honorable M. BEIQUE: De sorte qu'on ne crée pas un nouvel organe?

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. BEIQUE: La loi de 1917 créait un conseil qui ne devait pas avoir plus de 11 membres et ceux-ci devaient être désignés par le Gouverneur en conseil.

L'honorable M. DANDURAND: Nous exécutons le programme du conseil.

L'honorable M. BEIQUE: Mais en modifiant la loi?

L'honorable M. DANDURAND: On ne le dit pas, mais l'article 14 porte que le chapitre 20 des statuts de 1920 est abrogé.

L'honorable M. McLENNAN: Je crois me rappeler que lorsque le projet a été présenté précédemment, il fut assez mal accueilli parce que ledit conseil de recherches devait prendre la place de la commission de conservation. La plupart d'entre nous étaient d'avis qu'on ne devait pas accepter à la légère un projet qui

enlevait à notre collègue maintenant défunt, l'honorable sénateur Edwards, d'Ottawa, l'occasion de rendre service. On s'est opposé aussi à la dépense, car le projet comprenait des bâtiments et des laboratoires, ce qui représentait des frais énormes.

Je remarque qu'un de nos collègues a un état des travaux accomplis par le conseil des recherches. J'estime que c'est une œuvre considérable. Les recherches qu'il a faites sur l'utilisation de certains sous-produits, ont déjà permis de fonder une entreprise commerciale basée sur la découverte des savants qui ont étudié le problème. Je crois comprendre qu'une seconde industrie doit s'établir bientôt.

Je suis convaincu qu'il est très important pour le Canada, à cette phase de son développement, de faire tout son possible pour encourager notre industrie à fabriquer de nouveaux produits, des spécialités et de s'efforcer de leur trouver des débouchés, car c'est cela qui fait la force d'un pays.

Il y a une autre chose qu'il ne faut pas oublier, bien que l'avantage pécuniaire à en retirer immédiatement soit peu considérable, c'est le prestige qu'acquiert une nation grâce aux inventions qui se font chez elle. C'est une valeur qui, quoique intangible, a son importance. Ainsi, la découverte de l'insuline par deux jeunes Canadiens de l'université de Toronto a donné énormément de prestige au Canada.

C'est avec plaisir que j'appuie ce projet de loi. Je suis heureux d'y constater une disposition donnant au conseil de recherches le droit de faire breveter ses découvertes et, de ce fait, bénéficier des résultats de ses recherches.

L'honorable M. GRIESBACH: Messieurs, j'ai d'excellents motifs d'appuyer le projet de loi; mais, vu le peu de temps dont nous disposons, je ne me propose pas de les invoquer. Il y a une disposition dans le bill au sujet de l'acceptation de donations, etc., ce qui est très important, parce qu'un grand nombre de nos industries les plus considérables, comprenant l'utilité des recherches scientifiques, ont promis leur aide pour les recherches qui les intéressent particulièrement. Ces industriels sont prêts à donner leur concours financier, ce qui répond à la question posée par notre honorable collègue qui estime que ces recherches devraient être laissées au soin de ceux qu'elles intéressent. Je crois que ces établissements préfèrent les confier à un conseil du genre qu'on propose. Nous avons une énorme quantité de ressources naturelles qui ne demandent qu'à être mises en valeur et jamais nous ne ferons de réels progrès si nous n'avons pas un système quelconque de recherches scientifiques pour résoudre les problèmes que comporte l'exploitation de ces ressources; c'est impossible dans une organisation comme celle-ci.

On a fait remarquer qu'entre autres choses, le Conseil de recherches accordait des bourses pour l'instruction supérieure de jeunes gens qui se destinent aux recherches scientifiques. Déjà plusieurs jeunes gens ont obtenu leur diplôme et trouvent facilement une position dans les grands établissements industriels.

Le Conseil a dressé une liste de quelques-unes des choses qu'il a accomplies. La plus importante recherche qui a donné des résultats appréciables se rapporte à la décoloration du homard en conserve. Il a découvert que les conserveries perdaient chaque année environ $700,000. Grâce à ses découvertes, cette perte est maintenant évitée. Voilà, je crois, un exemple frappant des services rendus par cette institution.

Le Conseil a aussi examiné la question de la réduction du minerai en Colombie-Anglaise. Il a fait des recherches sur le broyage de la pierre et l'utilisation du minerai de fer de qualité inférieure. Nous avons de vastes gisements de ce minerai auquel sont mêlées d'autres substances; mais il est très difficile à travailler et si on peut résoudre le problème, nous aurons nos propres mines de fer. Or, le Conseil pense être sur le point de trouver la solution. Il a aussi fait des recherches sur les dégâts causés par les insectes aquatiques destructeurs de bois et ils ont déjà obtenu certains résultats. Ensuite il y a la question de la rouille du blé qui fait perdre chaque année aux prairies de l'ouest près de 250 millions de dollars. Si on pouvait trouver le moyen d'éviter ce fléau, ce serait autant d'argent que garderaient les cultivateurs de l'ouest. Le problème de la désintégration du béton dans les terrains alcalins de l'ouest canadien a fait aussi l'objet de recherches et on a trouvé une solution pratique. Enfin on a fait, sous les auspices du conseil, à l'université d'Alberta, certaines recherches qui ont permis de découvrir quelles sont les plantes cultivées ailleurs, qui pourraient convenir au sol de l'ouest canadien. On a trouvé aussi que le sol de la Colombie-Anglaise est très propre aux plantes médicinales. D'autres recherches ont été faites qui ont produit des résultats appréciables.

Les recherches scientifiques faites en Allemagne ont considérablement aidé au développemenet industriel de ce pays. Là-bas la chimie industrielle est une haute profession et les travaux de ces chimistes ont puissamment contribué à l'expansion industrielle de l'Allemagne.

Au Canada, nous avons des ressources naturelles qui soulèvent toutes sortes de problèmes; il y a le sol, le climat, etc. On pense que ces problèmes pourront être résolus grâces aux recherches scientifiques qu'on fera, si elles ne coûtent pas trop cher. J'estime que le projet que voici est destiné à nous donner les meilleurs résultats à aussi peu de frais que possible, et c'est pourquoi je l'appuie fortement.

L'honorable M. GORDON: A-t-on voté une somme d'argent à cet effet?

L'honorable M. DANDURAND: Non. Le fait est que la seule dépense que comporte le projet est la rémunération du président du conseil des recherches.

L'honorable M. GORDON: Oh non! Le paragraphe (e) de l'article 10 donne la définition suivante concernant les pouvoirs du conseil:

(e) Dépenser les sommes d'argent qui peuvent être annuellement affectées par le parlement aux opérations du Conseil ou qui ont été reçues par le conseil par voie de legs, donation ou autrement;

L'honorable M. DANDURAND: Je ne pense pas que quelque chose figure au budget en vertu de cette disposition. C'est simplement un amendement à la loi. La loi de 1917 a institué un conseil de recherches que celle-ci remplace par un autre. Je ne sais pas combien il a coûté à la nation, mais c'est peu considérable, à part les sommes qui ont été votées dans un but déterminé. Ce projet-ci ne prévoit qu'une dépense fixe qui représente le traitement du président. Toutes les autres dépenses feront l'objet de crédits spéciaux qui figureront au budget, suivant le besoin.

L'honorable M. GORDON: J'ai plus de confiance dans l'initiative individuelle que dans ce conseil, et j'ai l'impression que ce projet ne fait qu'ouvrir la voie à de nouvelles dépenses.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue comprendra que ceci va permettre d'étendre le champ des recherches et cela à aussi peu de frais que possible.

L'honorable M. GORDON: Si l'on veut bien réfléchir, on se rendra compte que la plupart des découvertes que ce projet est destiné à faciliter ont été le produit d'efforts individuels. Cette dépense ne m'inspire pas confiance. C'est une œuvre qu'on devrait laisser aux universités. Je crains que ce projet nous entraîne dans de grosses dépenses et je n'ai pas confiance dans ses résultats.

L'honorable M. BEIQUE: Il serait bien préférable d'aider les universités à poursuivre les travaux qu'elles font déjà, plutôt que de faire faire la même chose par d'autres. En effet, plusieurs universités s'occupent de recherches scientifiques.

L'honorable M. GORDON: On a dit, il y un instant, qu'un projet semblable avait été précédemment rejeté, parce qu'on craignait qu'il ne gêne la commission de conservation. Je ne vois pas comment elle aurait pu être gênée, car, si je me rappelle bien, elle ne s'est jamais occupée de recherches scientifiques. Je regrette que le gouvernement ne confie pas cette œuvre aux universités qui s'occupent actuellement du même genre de travaux.

L'honorable M. McLENNAN: On me permettra de citer la note suivante à l'appui de ce que j'ai déjà dit au sujet de la création de nouvelles industries:

A la suite des recherches faites par M. Freeman qui a étudié pour nous le problème du minerai de sulfite composé, et qui a déjà amené la création d'une nouvelle industrie, l'on fabrique maintenant du cyanure à Niagara Falls, alors qu'on avait toujours considéré impossible d'en fabriquer en Canada. Ce produit fait aujourd'hui concurrence aux produits allemands, français, anglais et américains.

L'honorable M. GORDON: Qui est M. Freeman?

L'honorable M. McLENNAN: M. Freeman travaille sous les auspices du Conseil des recherches.

Et la majeure partie de l'or et de l'argent est maintenant extraite au moyen du syanure fabriqué au Canada. Tout cela a été découvert par des expériences de laboratoire faites sur une petite échelle. Grâce aux découvertes concernant le sulfite, nous avons maintenant une usine de produits chimiques à Shawinigan-Falls qui permettra au Canada de défier toute concurrence et de développer son commerce extérieur.

J'attire l'attention de mon honorable collègue qui m'a précédé sur le fait que le conseil de recherches ne fait, d'après moi, que coordonner et rendre plus efficaces les travaux des universités. Il peut y avoir des savants qui font des recherches à McGill, ici ou ailleurs. Ce conseil des recherches leur permet de se réunir et d'obtenir de meilleurs résultats, car l'un concentre ses efforts sur une chose, l'autre sur un sujet différent.

Prenez la liste des membres du conseil des recherches du Canada. Vous y voyez le docteur Tory qui, comme tout le monde le sait, en est le président et le seul membre rétribué. Les autres membres sont: le docteur Adams, longtemps doyen de McGill; le docteur Clark, doyen de la faculté des sciences appliquées à Kingston; M. Cronyn, de London, Ont., un savant qui s'intéresse vivement à cette œuvre; M. Frigon, de l'Ecole Polytechnique de Montréal; sir Georges Garneau; le docteur McCallum, de McGill; le docteur Mackenzie, doyen de Dalhousie, un savant; le docteur

McLennan, de l'université de Toronto, qui est un chercheur bien connu pour ses travaux sur l'hélium; le président Murray, de l'université de Saskatchewan, et le docteur Ruttan, professeur de chimie à McGill. Ce sont des professeurs d'universités qui s'occupent de recherches scientifiques: le conseil leur permet de se réunir, coordonne leurs travaux, rend leur œuvre plus efficace et leur donne l'aide que l'Etat juge à propos d'accorder pour poursuivre ces différentes recherches.

Si ce bill est adopté, — je souhaite qu'il le soit — je demanderai qu'on fasse en sorte que le conseil de recherches ne répète pas les travaux de recherches que font déjà d'autres services. L'été dernier, j'ai été très heureux d'entendre les commentaires d'un savant américain au sujet de notre commission biologique. Je crois que c'était à St. Andrews, dans le Nouveau-Brunswick. Il a fait une comparaison très favorable entre l'œuvre accomplie ici avec des moyens limités et des locaux exigus, et celle qui se fait ailleurs dans le continent américain. Mais on doit faire en sorte d'éviter tout double emploi.

L'honorable M. GORDON: On dit souvent que la nécessité rend ingénieux. On devrait dire aussi que la pauvreté rend ingénieux. Je m'explique: Certaines inventions ont été faites qui n'auraient peut-être jamais été découvertes si leurs auteurs avaient été dans l'aisance. Ceux qui occupent des postes grassement rétribués ne sentent pas le même besoin de travailler que les autres. Je ne pense pas qu'on arrive à de grands résultats en comparaison de l'argent qu'on va dépenser. Les frais seront très élevés et l'effet peu appréciable.

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

EXAMEN EN COMITE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat passe à l'examen du bill en comité, sous la présidence de l'honorable M. Pardee.

Le bill est rapporté sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du projet de loi.

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

BILL DES PECHERIES

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 248, intitulé: Loi modifiant la loi des pêcheries, 1914.

L'hon. M. McLENNAN.

Il dit: Messieurs, ce bill a bour but d'étendre les dispositions de l'article 9 de la loi de 1914. L'article abrogé est ainsi conçu:

Dans la province de la Colombie-Britannique, nul ne peut entreprendre la fabrication de l'huile ou autres produits commerciaux provenant des lions de mer, phoques à fourrure, requins ou chiens de mer, sans être muni d'un permis du ministre.

On a jugé à propos d'étendre cette disposition à tous les poissons et le nouvel article se trouve ainsi rédigé:

Sauf ainsi qu'il est prescrit dans la présente loi, nul ne doit entreprendre la fabrication de nourriture de poisson, d'engrais, d'huile, de colle ou de produits de même nature provenant de poissons, d'issues de poissons ou d'animaux marins, sans être muni d'un permis du ministre.

On exige un droit de 25 cents sur chaque tonne ou fraction de tonne de hareng salé à sec préparé dans l'établissement durant la saison.

Il y a une pénalité, dans certaines conditions, pour amener le saumon ou des homards en Canada sur des vaisseaux employés à pêcher ces saumons et homards au delà des eaux territoriales.

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

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du projet de loi.

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

BILL DES FONDS DE CANTINE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 253, intitulé: Loi concernant la distribution des fonds de cantine.

Il dit: Messieurs, je ne saurais mieux expliquer le projet de loi qu'en citant le préambule qui est ainsi conçu:

Considérant que certains profits provenant des opérations des cantines au cours de la dernière guerre et d'autres sources, se sont accumulés; et considérant que ces profits représentent plus particulièrement: (i) la part attribuée à l'armée expéditionnaire du Canada sur les profits réalisés par l'exploitation des cantines sous le contrôle du War Office britannique; (ii) les profits réalisés par l'exploitation des cantines sous le contrôle des différentes unités de l'armée expéditionnaire du Canada outre-mer; (iii) la part de profits allouée au gouvernement du Canada, pour être répartie entre les œuvres charitables canadiennes de la guerre par le Comité du cinématographe du War Office, et provenant des profits que ce comité a réalisés en exhibant des vues prises dans la zone des opérations actives; et considérant que le Receveur général du Canada a maintenant en mains la somme de $2,300,000, plus ou moins, représentant lesdits parts et profits, ainsi que l'intérêt de ces parts et profits; et considérant qu'il est désirable que la distribution de ce montant soit faite de

telle sorte que les ex-membres des forces et les personnes à leur charge puissent en bénéficier: A ces causes, Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

Le bill contient les dispositions suivantes:

Un conseil central d'administration, composé de trois membres servant sans rémunération, doit être nommé par le Gouverneur en conseil.

Le lieutenant-gouverneur en conseil d'une province peut nommer pour cette province un conseil d'administration composé de cinq membres dans le cas de la province d'Ontario et de trois membres dans le cas de chacune des autres provinces, et ces administrateurs doivent donner leurs services sans rémunération.

La majorité des membres du Conseil central d'administration et de chacun des conseils provinciaux d'administration, doit se composer d'ex-membres des forces.

La répartition des fonds de cantines doit se faire de la manière suivante:

(a) La somme de $20,000 doit être retenue par le Receveur général du Canada pour le paiement de tous comptes non soldés ou réclamations à l'égard des unités dont les fonds sont compris dans les fonds de cantines.

(b) La somme de $100,000 doit être attribuée et versée au conseil central d'administration pour être dépensée à discrétion par ce Conseil en montants et de la manière qu'il peut estimer la plus avantageuse en vue du maintien et du support à Ottawa d'un service et bureau de règlement pour le bien des ex-membres des forces et des personnes à leur charge.

(c) La somme de $50,000 doit être attribuée et versée au "United Service Fund of Great Britain" et la somme de $50,000 doit être attribuée et versée à l'Association américaine de la Croix-Rouge pour être employée par lesdits Fonds et Association, respectivement, de le manière que lesdits Fonds et Association peuvent à discrétion juger convenable, à titre de secours dans les cas particulièrement méritoires d'ex-membres des forces et des personnes à leur charge, domiciliés dans le Royaume-Uni ou les Etats-Unis d'Amérique, selon le cas, et qui sont réellement dans le malheur; toutefois, si ledit Fonds ou ladite Association est incapable d'accepter ladite somme aux conditions énoncées au présent article, le Gouverneur en conseil peut en disposer autrement suivant qu'il le juge à propos.

(d) Tout solde non dépensé, actuellement entre les mains du haut-commissaire du Canada en Angleterre, doit être retenu par lui et doit être employé par lui pour secourir les ex-membres des forces tombés dans la misère dans le Royaume-Uni.

(e) Le reste doit être divisé en neuf parts provinciales dans la proportion indiquée par les pourcentages suivants:

	Pour cent
Alberta	7.346
Colombie-Britannique et Yukon	10.286
Manitoba	10.702
Nouveau-Brunswick	4.203

Les frais sont déduits de la part attribuée. Il y a aussi une disposition pour le remplacement des membres du conseil. Puis l'article 10 décrète:

Sans limiter les pouvoirs conférés par la présente loi aux lieutenants-gouverneurs en conseil, les principes généraux suivants doivent régir toute distribution ou répartition des sommes attribuées auxdits conseils provinciaux d'administration:

(a) Tous plans formulés devraient être basés sur la supposition qu'il y aura des bénéficiaires éventuels pendant plusieurs années à venir;

(b) Tout emploi des fonds pour fins de secours devrait être limité à la catégorie de cas pour lesquels il n'y a alors aucune aide disponible provenant de l'Etat, et en particulier aux cas spécialement méritoires;

(c) Si l'institution de bourses dans les écoles et les universités est entreprise pour des enfants spécialement doués d'ex-membres des forces qui sont décédés, ces bourses ne devraient pas être nécessairement réservées aux classes supérieures.

Il est dit également que le conseil central d'administration et d'autres services devront adresser, chaque année, un rapport au ministre du Rétablissement civil des soldats. Voilà le projet. Je vois autour de moi dans cette enceinte des sénateurs qui ont vaillamment servi outre-mer et qui pourront nous donner leur avis à ce sujet. Je n'ai pas été directement en rapport avec les ayants droit, pas plus qu'avec les représentants du département du Rétablissement civil des soldats ni avec d'autres départements qui auraient pu me signaler les difficultés que comporte la distribution de ces fonds.

L'honorable W. A. GRIESBACH: Messieurs, la première chose que je tiens à faire observer au sujet de ce projet de loi, c'est que la distribution de ces fonds ne presse aucunement, autant que je sache, et que, par conséquent, le projet pourrait très bien attendre. Néanmoins, puisqu'on l'a présenté, je signalerai à la Chambre ce qui, en premier lieu, me paraît offrir un certain intérêt. La répartition est basée sur le nombre des enrôlements, des licenciements et des pensions. La proportion des trois est établie pour chaque province. Cela me semble juste.

Toutefois, il doit y avoir neuf méthodes distinctes pour l'emploi des fonds confiés aux commissaires dans les différentes provinces. Je ne suis prêt à dire si c'est de bonne ou mauvaise politique; cette dernière éventualité est plus probable. En tout cas, le principal c'est que les fonds sont distribués.

Ce que je tiens à signaler d'une façon particulière, c'est l'article qui a trait à la création d'un bureau de réclamation à Ottawa. Cette disposition est susceptible de soulever de nombreuses difficultés.

L'honorable M. DANDURAND: Quel est cet article?

L'honorable M. GRIESBACH: L'alinéa c de l'article 6. Voici ce que je veux dire: Cet argent appartient aux soldats et il s'agissait, jusqu'ici, de savoir, comment ou pourrait bien en faire la distribution impartiale. Or on va le dépenser dans leur intérêt en créant ce qu'on appelle un bureau de réclamation. On aurait pensé que la loi était rédigée de telle sorte qu'on n'aurait pas besoin d'un bureau de réclamation, ou, s'il était nécessaire, que le gouvernement prendrait les frais à sa charge.

Nous avons en Canada trois grandes et une ou deux plus petites associations de vétérans. Si ces fonds tombaient entre les mains d'une

seule de ces associations à l'exclusion de toutes les autres, cela compromettrait sérieusement la réussite du projet. Aussi le gouvernement a besoin d'agir avec précaution en nommant en premier lieu le Conseil d'administration. On espère que ce conseil se composera de gens distingués et jouissant d'une haute réputation qui comprendront l'importance qu'il y a à parfaire une organisation qui servira équitablement et impartialement non seulement les sociétés de vétérans, mais tous les soldats du Canada—car ces fonds leur appartiennent à tous—sans préférence aucune. Il ne faut pas oublier que les deux grandes société d'anciens combattants devraient être représentées également dans l'administration de ce fonds. Si l'œuvre s'accomplit avec soin et d'une façon honnête, alors le projet donnera des résultats satisfaisants; mais si l'administration tombe entre les mains d'une seule association, ou d'un seul particulier, tous les anciens combattants viendront se plaindre à vous de ce qui se fait et pendant ce temps-là l'argent disparaîtra rapidement.

Cette somme de $100,000 portera intérêt, et si les frais s'élèvent à $24,000 ou $25,000 par an, le capital aura disparu au bout de cinq ans. C'est pourquoi le conseil d'administration doit exercer un certain contrôle, d'abord sur les nominations et ensuite sur le programme à suivre, surtout en ce qui concerne l'emploi de cette somme importante.

L'honorable A. H. MACDONELL: Messieurs, je partage tout ce que vient de dire l'honorable sénateur d'Edmonton (l'honorable M. Griesbach); mais il y a un autre aspect à la question.

Il y a quatre mois et demi que nous sommes ici et le gouvernement attend à la dernière minute de la session pour nous envoyer un projet de loi comme celui-ci qui prête à beaucoup de discussion. Plusieurs d'entre nous s'intéressent vivement aux dispositions de ce projet. Nous voulons les examiner ensemble, les discuter, bien les approfondir. Or, c'est impossible avant la prorogation du parlement. Nous avons vu le bill aujourd'hui pour la première fois. Je répète qu'on devrait avoir beaucoup de temps pour le discuter, l'étudier à fond, peser le pour et le contre et éventuellement décider si, oui ou non, on doit l'adopter.

Je suis opposé aux lois adoptées à la hâte. Les projets de lois nous arrivent par paquets de dix à la fois à la fin de la session et on s'attend à ce qu'ils passent à "toute vapeur" —c'est là, je crois, l'expression favorite. On ne devrait pas nous hâter de la sorte. On a besoin d'étudier les projets qu'on nous présente avant de les adopter. Quand on va trop vite, souvent on le regrette ensuite. J'aimerais bien que ce bill fut remis à samedi, afin que nous ayons l'occasion de l'examiner.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur en fait-il la proposition?

L'honorable M. MACDONELL: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: La remise à six mois?

L'honorable A. B. GILLIS: J'approuve ce qu'on a dit au sujet de l'époque tardive à laquelle ce bill a été présenté. Voilà longtemps qu'il est question de la répartition de ces fonds de cantine. Il est très important d'en faire la distribution. Or, j'estime que nous avons suffisamment de temps à notre disposition, même si la prorogation doit avoir lieu demain ou après-demain et qu'il est nécessaire de faire profiter de cet argent ceux qui en ont besoin. C'est pourquoi je ne peux pas appuyer l'amendement. Qu'on étudie comme il faut le bill en comité; de cette façon, il ne nous sera peut-être pas trop difficile de décider si, oui ou non, on doit l'adopter.

L'honorable M. BLACK: Messieurs, j'approuve jusqu'à un certain point les remarques qui ont été faites par l'honorable sénateur d'Edmonton (l'honorable M. Griesbach) et l'honorable sénateur de Toronto (l'honorable M. Macdonell). Comme eux, je m'intéresse beaucoup à ce projet de loi. Je n'ai pas eu le temps d'étudier la question, mais j'ai lu le bill, il y a trois ou quatre jours, et de nouveau aujourd'hui, et j'y trouve certaines dispositions qui ne me plaisent pas et que je ne peux appuyer sans les avoir plus longement étudiées.

L'article 3 du projet de loi a trait à la nomination par le Gouverneur en conseil d'un conseil d'administration composé de trois membres non rétribués. C'est très bien et j'ai lieu de croire qu'on trouvera trois hommes dignes et respectables qui accepteront volontiers et qui rempliront très bien leurs fonctions.

L'alinéa c de l'article 6 porte qu'une somme de $100,000 sera allouée et versée au conseil d'administration. Je suppose que c'est pour les frais et que ces administrateurs, n'acceptant aucune rémunération, s'entoureront d'un personnel excessivement onéreux pour faire la distribution de cette somme d'argent peu considérable. Autrement dit, on met de côté 5 p. 100 de la totalité des fonds de cantine pour les frais d'administration.

Le comité du Sénat qui s'est occupé du service civil a trouvé que presque tous les services administratifs avaient trop d'employés; son rapport semble indiquer qu'il y a un grand

nombre de fonctionnaires qui n'ont pas suffisamment de travail pour occuper leur temps. Aussi, il me semble peu raisonnable de créer un autre service et de réserver $100,000 pour son administration pendant qu'il y en a tant d'autres dont le personnel est trop nombreux et qui sont tout à fait capables, je pense, de faire cette besogne. Ne pourrait-on pas confier ce travail au bureau des pensions? Si ce bureau n'est pas aimé des anciens combattants, je suggérerais alors soit le département des Finances, soit le département de la Milice. Dans tous les cas, on ne doit pas manquer de fonctionnaires dans les différents départements administratifs qui pourraient vaquer aux détails de ce nouveau service; car, après tout, les affaires de détail seront laissées au conseil central par le lieutenant-gouverneur des différentes provinces. C'est pourquoi, j'estime qu'il est inutile de dépenser $100,000 pour créer un nouveau service et qu'il est préférable de verser cette somme aux anciens combattants à qui elle revient.

C'est la seule critique que je ferai pour le moment, car la plupart de nos collègues pensent comme moi que nous n'avons pas assez de temps pour étudier la question et qu'elle n'a pas non plus été suffisamment approfondie par ceux qui s'intéressent à l'adoption du projet par le Sénat. C'est pourquoi j'estime qu'il est préférable pour les anciens combattants que nous remettions l'étude de ce projet à une autre session, alors que nous aurons plus de temps à notre disposition et que nous pourrons y donner l'attention qu'il mérite.

L'honorable M. DANDURAND: Pour le moment, j'ai la responsabilité de ce projet de loi. Je ne sais pas ce qui a eu lieu avant la présentation du bill. J'ignore, par exemple, si les anciens combattants, par l'entremise de leurs sociétés ou au moyen d'avis publics, ont été informés de la méthode suivant laquelle on propose de distribuer ces fonds. Toutefois, je ne sache pas qu'il ait été souvent question du mode de distribution de ces fonds à ceux qui y ont droit. Mon impression est que chaque homme, au front, versait un certain montant pour l'entretien de la cantine et, par conséquent, si je ne fais erreur, ces fonds accumulés appartiennent aux soldats. Pour l'instant, je ne sais pas jusqu'à quel point on a consulté les anciens combattants qui n'appartiennent à aucune association, ni ce qui a été fait pour connaître leur avis.

Si cette proposition a été suffisamment annoncée pour qu'on ait pu avoir l'opinion des vétérans et une opinion favorable, alors je dirai: adoptons-la. Mais si nous n'avons aucune information de la part de ceux qui ont droit à cet argent et puisque des personnages influents, comme ceux que nous avons entendus cet après-midi, prétendent qu'ils n'ont pas eu le temps d'examiner la question et insistent sur un ajournement jusqu'au commencement de l'an prochain pour se rendre compte si le projet peut donner des résultats satisfaisants, je n'insisterai pas sur son adoption. Je tiens à avoir l'opinion du Sénat à ce sujet.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Au lieu d'avoir à proposer la remise à trois mois, je suggère à mon honorable collègue, puisqu'il n'est pas au courant du projet, de le retirer afin que le Sénat ait l'avantage de prendre les renseignements que lui-même désire et qu'il avoue être nécessaires.

L'honorable M. DANDURAND: Je répondrai simplement ceci à mon honorable collègue: si le Sénat n'indique pas clairement son désir de remettre le projet à plus tard, je prendrai pour admis que l'ajournement n'équivaudra pas au rejet du bill. Voilà cinq ans qu'on essaye de trouver une méthode équitable pour la distribution de ces fonds. Nous sommes maintenant au mois de juillet et nous devons nous réunir, j'espère, en janvier. Si mes honorables collègues ne veulent pas se prononcer tout de suite, on pourrait remettre l'étude du projet à ce soir et, entretemps, se procurer les renseignements voulus.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, qu'on en finisse maintenant. J'estime qu'on devrait retirer le bill et non pas le mettre aux voix. Il ne faut pas oublier que si le Parlement se réunit en janvier prochain, le Sénat pourra étudier cette question dès le commencement de la session. La distribution d'une somme de $2,300,000 est une chose assez importante pour exiger l'attention du Sénat, surtout étant donné le mode de distribution assez compliqué qui est prévu dans le bill en discussion. J'ai mes opinions sur ce projet, mais je n'entends pas les exposer maintenant, car je comprends que le Sénat est en faveur de la remise à la prochaine session.

L'honorable M. CASGRAIN: Est-il juste de priver de cet argent ceux à qui il revient? Ne devrions-nous pas essayer de nous entendre? La proposition qui nous est faite est très radicale. Mes honorables collègues qui la proposent sont trop généreux, mais ils doivent en connaître plus long que nous. Cependant, je crois que les anciens combattants seraient heu-

reux d'avoir leur argent, au lieu d'attendre encore pendant un an. Voilà déjà plusieurs années qu'ils attendent.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Votons.

L'honorable M. GORDON: Mon raisonnement est le suivant: Même si l'argent qui doit revenir aux anciens combattants représente une somme peu considérable, on ne doit pas les en priver encore pendant un an.

L'honorable M. McLENNAN: Pendant six mois.

L'honorable M. GORDON: Disons: six mois. Il y en a qui souffriront de ce retard, car j'ai l'impression que, l'hiver prochain, il y aura beaucoup de chômage, et une somme d'argent, aussi petite soit-elle, sera très utile. C'est pourquoi je ne suis pas partisan d'attendre à la prochaine session.

L'honorable M. BLACK: L'honorable sénateur peut-il nous montrer une seule disposition dans le projet de loi, indiquant qu'une partie de ces fonds va être distribuée aux vétérans l'hiver prochain.

L'honorable M. GORDON: J'avoue que je ne suis pas très au courant du projet, mais je trouve, par exemple, ceci à l'article 6:

> Tout solde non dépensé, actuellement entre les mains du haut-commissaire du Canada en Angleterre, doit être retenu par lui et doit être employé par lui pour secourir les ex-membres des forces tombés dans la misère dans le Royaume-Uni.

C'est pour l'Angleterre, mais cela nous intéresse aussi ici. Nos anciens combattants qui sont là-bas m'intéressent autant que ceux d'ici. Plus vite on réglera la question, plus vite ils auront leur argent. Autrement quel serait le but de ce projet de loi?

L'honorable M. BRADBURY: Je partage absolument les remarques présentées pas l'auteur de l'amendement, parce que nous n'avons pas eu le temps d'étudier ce projet de loi. Il est très important et plusieurs de nos collègues qui s'y intéressent particulièrement et qui ont eu l'honneur de commander outre-mer, tiennent à ce que leurs soldats soient traités justement dans la circonstance. J'avoue bien franchement que ce projet a été présenté si tard, que je ne suis pas en mesure de décider s'il constitue bien le meilleur moyen de distribuer ces fonds qui représentent une forte somme. Il n'y a pas de doute que l'argent revient aux militaires et je ne suppose pas que parmi nos collègues qui ont adopté la même attitude que moi sur la question, il y en ait un seul ayant d'autre désir que celui de voir cet argent intégralement versé à ceux à qui il appartient. Mais, après avoir lu le bill, je doute fort, s'il était adopté, que l'argent atteigne sa véritable destination. Aussi, étant donné l'époque avancée de la session, je souhaite que le gouvernement n'insiste pas.

L'honorable M. GRIESBACH: Peut-être pourrions-nous transiger. Il y a cinq sommes d'argent à considérer. En réalité, il n'y a que celle qui va aux provinces suivant le mode de répartition indiquée et celle confiée au bureau des réclamations qui nous intéressent.

Pour ce qui regarde l'argent à être distribué aux provinces, il est dit que le lieutenant gouverneur en conseil constitue le conseil régional, les anciens combattants formant la majorité, sinon la totalité des membres. Je pense qu'on peut se fier au lieutenant-gouverneur pour faire un choix judicieux. Puis les fonds sont distribués d'après les proportions établies dans le bill, lesquelles sont basées sur les enrôlements, les licenciements et les pensions payables dans la province, le tout fixé à un quotient commun. L'argent dont il est question ici est ensuite envoyé aux provinces pour être distribué. Les fonds sont confiés au conseil qui n'a plus qu'à les employer.

Dès le début, le conseil désigné par le lieutenant-gouverneur en conseil se met au courant des désirs des vétérans de la province, exprimés soit par la voix des journaux soit par les résolutions de leurs sociétés qui s'étendent non seulement à une localité, mais à toute la province, les sociétés adoptent des résolutions exposant le programme à suivre dans cette province. Je sais qu'il serait bon d'avoir un programme pour l'ensemble du Dominion; mais on ne s'opposera pas à un programme distinct pour chacune des provinces, car les problèmes peuvent ne pas être les mêmes partout. Pour moi, il n'y a aucune difficulté à distribuer cet argent dans les provinces; on peut très bien accepter cette partie du bill et verser les fonds aux différentes provinces.

Quant aux autres sommes, il y a $20,000 qu'on retient pour les frais possibles des cantines locales et deux fois $50,000 dont la moitié versée à la Croix Rouge américaine et l'autre à une institution anglaise pour venir en aide à nos anciens soldats qui se trouvent dans ce pays-là. Il y a cette autre somme pour le bureau des réclamations.

Je suggère au gouvernement de proposer une modification: qu'on adopte cette partie du bill qui a trait à la distribution promise aux provinces et que le reste—c'est-à-dire les montants que je viens de citer, soient réservés jusqu'à la prochaine session.

Quelle sera la situation? On aura distribué la majeure partie de ces fonds qui auront été

employés le plus avantageusement possible. Il restera entre les mains du gouvernement $20,000, plus $100,000 et deux autres sommes de $100,000 et de $220,000 au sujet desquelles on pourra prendre une décision plus tard.

Pour moi ce serait la solution, en face de l'amendement présenté par notre honorable collègue de Toronto. Qu'on verse l'argent sans tarder afin qu'il puisse produire le plus tôt possible les bons effets qu'on en attend.

L'honorable M. TANNER: J'estime que les remarques que vient de faire l'honorable sénateur d'Edmonton sont justement un argument contre l'adoption de ce bill. Il a mentionné nombre de problèmes que le Sénat a besoin d'étudier avant de se prononcer sur le projet en question.

Il n'y a rien qui presse, puisqu'on a attendu depuis 1918. Personnellement, le projet ne me touche pas, mais il intéresse certains membres de ma famille. S'il y avait urgence, pourquoi le gouvernement a-t-il attendu si tard pour présenter sa proposition? Il y a quelques jours, il n'estimait évidemment pas la chose urgente. Si je me rappelle bien, la résolution n'a été présentée qu'il y a une ou deux semaines à la Chambre des Communes. Comme la session durait déjà depuis quatre mois, c'est une preuve que le gouvernement ne considérait pas la question comme étant bien pressante. C'est pourquoi je trouve que le Sénat doit prendre le temps de la discuter. Personne ne souffrira de la remise du projet à six mois et c'est ce qu'on a de mieux à faire.

L'amendement proposé par l'honorable M. Macdonald est adopté.

BILL DU PORT DE VANCOUVER

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 256, intitulé: Loi pourvoyant à de nouvelles avances aux commissaires du port de Vancouver.

Il dit: Messieurs, ce bill autorise le Gouverneur en conseil d'avancer à la Commission du port de Vancouver une somme de 5 millions de dollars. La commission a un programme de travaux déjà en partie exécutés grâces aux avances consenties en vertu de lois précédentes. Afin d'achever les travaux entrepris et d'en entreprendre d'autres immédiatement, on veut faire une nouvelle avance de fonds à la Commission. Ces travaux comprennent la construction d'un nouvel élévateur à grain, contigu au nouveau quai Ballantyne. Cet élévateur aura une capacité d'environ 1,500,000 boisseaux et aura une installation pour le déchargement des wagons et une conduite à grain. Il s'agit aussi de construire une conduite pour l'élévateur n° 1 et un quai de chargement. On s'attend qu'avec ces améliorations, les commodités du port de Vancouver se trouveront doublées.

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

La séance suspendue à 6 heures est reprise à 8 heures.

Reprise de la séance

PREMIERE LECTURE DE DIFFERENTS PROJET DE LOI

Le 1er, Bill n° 169, intitulé: Loi modifiant la loi de la Milice.—L'honorable M. Dandurand.

Le 2e, Bill n° 255, intitulé: Loi modifiant la Loi des pensions.—L'honorable M. Dandurand.

Le 3e, Bill n° 264, intitulé: Loi modifiant la loi du rétablissement civil des soldats,—L'honorable M. Dandurand.

BILL DU PORT DE VANCOUVER

EXAMEN EN COMITE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat passe à l'examen en comité du bill n° 256, intitulé: Loi pourvoyant à de nouvelles avances aux commissaires du port de Vancouver, sous la présidence de l'honorable M. Tessier.

Le bill est rapporté sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

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

BILL DU PORT DE MONTREAL

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill n° 257, intitulé: Loi modifiant la loi des commissaires du port de Montréal, 1894.

Il dit: Messieurs, ce bill a pour objet d'autoriser la construction par la commission du port de Montréal d'un pont sur le St-Laurent, en aval de l'île Ste-Hélène. Ceux qui sont au courant de la situation sont convaincus que cette entreprise ne coûtera pas un sou ni à l'Etat, ni à la commission du port, parce que le trafic sera suffisant après la construction du pont, s'il ne l'est pas déjà, pour couvrir les frais.

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

EXAMEN EN COMITE ET RAPPORT

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat passe à l'examen du bill en comité, sous la présidence de l'honorable M. Blain.

Sur l'article 1.—Pouvoir de construire un pont sur le St-Laurent.

L'honorable M. REID: Je conviens avec les commissaires du port que nulle part un pont n'est plus nécessaire qu'à Montréal. La circulation y est devenue si intense qu'on a besoin de construire un pont. Mais il s'agit pour moi de savoir si l'Etat doit garantir des obligations à émettre pour cela. Pour le pont qu'on a construit sur l'Ottawa, à Vaudreuil, l'émission avait été garantie respectivement par le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et la municipalité. On devait faire payer un péage et rembourser l'emprunt.

Dans cette circonstance-ci, il ne s'agit pas de savoir si l'argent sera remboursé, mais il me semble que puisque ce pont doit se trouver exclusivement dans la province de Québec, le gouvernement de cette province devrait garantir l'émission conjointement avec le gouvernement fédéral. Certes je ne voudrais rien suggérer qui puisse empêcher la construction de ce pont, car je répète qu'il est absolument nécessaire, je suis passé sur le pont Victoria et je sais que la circulation y est très intense. Je suis d'avis que les commissaires du port sont tous désignés pour faire construire le pont et s'en charger une fois construit. Mais je trouve que puisque le gouvernement fédéral participe au projet, le gouvernement de la province de Québec devrait en faire autant. En effet, je suis d'opinion que c'est une entreprise appartenant plutôt au domaine provincial et on est susceptible de créer un précédent. Il y a de gros cours d'eau presque dans toutes les provinces sur lesquels il faudra construire des ponts. Nous en avons déjà qui appartiennent exclusivement aux provinces. Je me rappelle qu'on nous a demandé une fois de faire construire ou de garantir un emprunt pour ériger un pont au port de Vancouver. On a répondu à l'époque que ce n'était pas du ressort du gouvernement fédéral. La même chose est arrivée dans d'autres provinces. Si nous créons ce précédent, je crains que nous recevions de semblables demandes à l'avenir; aussi je voudrais qu'il y eût un accord quelconque entre le gouvernement fédéral et la province de Québec, au sujet de la garantie de l'émission.

L'honorable M. BRADBURY: Messieurs, notre honorable collègue de Grenville (L'honorable M. Reid) a fait certaines remarques que je partage. Il y a quelques années, Selkirk demanda l'aide du gouvernement fédéral pour faire construire un pont dont on avait grandement besoin à cet endroit. C'est le gouvernement précédent, je crois, qui nous a répondu que c'était du ressort de la province et de la municipalité. Aussi le pont ne fut point construit, parce que Selkirk n'était pas en état de fournir la part qu'on lui demandait et la province ne pouvait rien faire. J'estime qu'il n'est pas juste de construire dans les autres provinces des ponts garantis pour ainsi dire exclusivement par le gouvernement fédéral après que celui-ci eut refusé catégoriquement de payer sa part de celui qu'on demandait au Manitoba. Le gouvernement provincial, dans ce cas-ci, devrait assumer sa part de responsabilité.

L'honorable M. BEAUBIEN: Messieurs, personne ne semble contester la nécessité d'un pont à cet endroit.

L'honorable M. BRADBURY: Non.

L'honorable M. BEAUBIEN: On ne doute pas non plus que l'entreprise couvre ses frais.

L'honorable M. BRADBURY: Ce n'est pas garanti.

L'honorable M. BEAUBIEN: Ceux qui sont bien au courant de la situation et de l'importance du trafic de Montréal, n'en doutent pas. La seule objection porte sur le mode de construction, parce que cela peut créer un précédent dangereux. Mes honorables collègues ne doivent pas oublier que la commission du port de Montréal existe parce que Montréal est un port national. C'est uniquement pour cela qu'on y a dépensé des millions de dollars, et c'est une bonne raison. Montréal est le plus grand port à grain du monde.

L'honorable M. BRADBURY: Après Vancouver.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je ne concéderai même pas cela. En outre, les commissaires de ce port national ont su bien administrer les fonds mis à leur disposition et, à ce propos, ont donné, je crois, un bon exemple aux autres commissions qui n'ont pas si bien réussi à retirer de leur entreprise de quoi pourvoir aux intérêts et à l'amortissement du capital.

A part cela, les compagnies de transport qui utilisent le port de Montréal s'intéressent beaucoup à la façon dont on va construire le pont. Si ce pont est nécessaire et qu'il doive rapporter, s'il s'agit bien d'un port national et que depuis nombre d'années l'autorité fédéral ait convenu que les améliorations de ce port

doivent être faites par la commission et pas par d'autres, pourquoi ferions-nous autrement aujourd'hui?

L'honorable M. BRADBURY: Etes-vous bien sûr que l'entreprise rapportera? Je ne veux point discuter, car je ne le sais pas. S'il en est ainsi, pourquoi le gouvernement provincial n'assume-t-il pas la responsabilité qu'il demande au gouvernement fédéral de prendre dans la circonstance?

L'honorable M. BEAUBIEN: Si mon honorable collègue veut bien me permettre, je lui répondrai un peu plus tard. On a besoin d'une amélioration dont on veut confier l'exécution à ceux qui ont fait faire toutes les autres jusqu'ici, sans qu'il en coûte quoi que ce soit à la nation. Il y a donc lieu d'approuver la méthode adoptée par le gouvernement.

J'arrive maintenant à l'objection de mon honorable collègue, qui demande: Puisque c'est une entreprise d'intérêt local, pourquoi la province ne s'en charge-t-elle pas? Je croyais que je l'avais déjà expliqué. Ce n'est pas une entreprise d'intérêt local; autrement, aucun gouvernement n'aurait eu raison de dépenser l'argent qu'on a dépensé jusqu'ici à Montréal. Ce n'est pas une entreprise d'intérêt local. Il s'agit d'une dépense pour le port national du Canada.

L'honorable M. ROCHE: Pourquoi mon honorable collègue appelle-t-il Montréal le port national du Canada? Est-ce que tous nos ports ne sont pas des ports nationaux? Quel caractère particulier a-t-il au point de vue national?

L'honorable M. BEAUBIEN: Je croyais n'affirmer qu'une vérité bien connue. S'il existe d'autres ports nationaux au Canada, mon honorable collègue ne me contredira pas lorsque je dirai que Montréal est le plus important. Tâchons d'en convenir.

L'honorable M. ROCHE: Je ne l'admets pas; loin de là. Est-ce parce qu'il se trouve au bout d'un fleuve et qu'on ne peut pas aller plus loin que c'est un port national.

L'honorable M. BEAUBIEN: Si mon honorable collègue ne veut pas en convenir et ne veut pas admettre non plus que le trafic du port de Montréal en fait le port le plus important, il est inutile pour moi d'essayer de le convaincre.

Je reviens à l'argument de l'honorable sénateur de Selkirk (L'honorable M. Bradbury) qui dit: Si le pont doit rapporter, pourquoi la province n'entreprend-elle pas de le faire construire? Est-ce la façon dont nous avons eu l'habitude de distribuer les fonds publics pour les moyens de communication? On a construit beaucoup de lignes, on a fait des dépenses bien plus considérables, même lorsque ceux qui les votaient doutaient de leur rapport et qui cependant ont eu l'approbation du public. La seule différence, cette fois-ci, c'est que tout le monde reconnaît que l'entreprise ne constitue pas une nouvelle charge, mais, au contraire, qu'elle couvrira ses frais. Tout le monde, du moins dans la province de Québec, reconnaît que la construction projetée est non seulement utile, mais urgente et tout le monde semble admettre aussi que la meilleure méthode est de faire construire le pont par la commission du port de Montréal. C'est pourquoi le projet devrait être adopté.

L'honorable M. REID: J'avais toujours compris que les commissaires étaient chargés de l'administration du port de Montréal. Cette commission n'a pas été instituée pour construire des routes dans la province de Québec. Or ce pont est l'équivalent d'une route allant de Montréal à l'autre rive du fleuve. On dit, naturellement, que les commissaires du port ayant la direction de toutes les autres affaires là-bas, sont les mieux désignés pour faire construire ce pont et s'en occuper ensuite. Je conviens que l'utilité du pont n'est pas contestable. Mais je répète encore une fois que si on se met à faire construire des ponts et les routes par la commission du port, c'est à la province de Québec qu'il appartient de fournir les garanties nécessaires pour cela. Je voudrais qu'on me citât un seul autre cas au Canada où le gouvernement fédéral ait assumé seul la responsabilité et la charge d'un pont qui n'était ou international, ou interprovincial.

En admettant même tout ce qu'ont dit certains de nos collègues au sujet de la possibilité pour ce pont de rapporter suffisamment pour payer l'intérêt et peut être même le principal à la fin du compte, cela n'empêche pas que tant que l'émission n'est pas remboursée, le montant en est mis au passif de l'Etat.

Mon honorable collègue déclare que Montréal étant un port national, c'est une raison pour que le gouvernement fédéral assume la responsabilité. Supposons que Vancouver, par exemple, demande pour son port un pont devant coûter plusieurs millions de dollars et devant peut-être jamais rien rapporter, et que cette ville veuille faire garantir les obligations par le gouvernement, qu'arriverait-il? Si le gouvernement fédéral garantit l'émission du port de Montréal, il doit également garantir celle du port de Vancouver, et, que le pont rapporte ou non, je suppose que nos honorables collègues consentiraient parce que Vancouver est un port national.

Le gouvernement fédéral a refusé de garantir l'émission nécessaire pour la construction d'un pont à Victoria, bien que Victoria soit un port national. On aurai dû le faire ou alors nous devons refuser aussi, dans le cas qui nous occupe.

Je pourrais citer des exemples dans la province d'Ontario. Il y a un pont qui traverse un ravin à Hamilton. Nous n'avons pas garanti l'émission faite pour cet ouvrage, car c'était une entreprise d'intérêt provincial. Jusqu'ici toutes les provinces ont prétendu avoir droit à cette garantie et l'ont réclamée.

A Halifax nous avons exproprié des terrains et je me rappelle qu'à une certaine époque il y avait un pont dans le port d'Halifax. J'en ai vu les ruines. On a demandé un autre pont Evidemment nous le ferons construire, même s'il ne doit pas rapporter un sou d'intérêt.

Il ne s'est jamais présenté un cas dans l'histoire du Canada où le gouvernement fédéral ait garanti une émission pour la construction d'un pont sur un cours d'eau dont les deux rives se trouvent dans la même province. Nous créons un précédent. Il est possible que ce ne soit pas en réalité une charge pour le gouvernement; néanmoins, si quelque chose survenait, c'est à lui qu'on réclamerait le paiement des obligations. En créant un précédent comme en le fait, ce soir, on peut s'attendre à une demande semblable, l'an prochain, de la part de Vancouver, ou peut-être de la Saskatchewan ou de l'Alberta, pour la construction d'un pont sur une rivière quelconque. Ces demandes auront la même raison d'être que celle de Montréal, bien qu'on ne puisse peut-être pas dire, comme pour ce projet-ci, que les entreprises rapporteront. Mais qu'elles rapportent ou non, la responsabilité existe quand même. Dans le cas de Montréal, la commission du port a toujours payé l'intérêt sur tous les emprunts garantis par le gouvernement fédéral, si je me rappelle bien. Mais à Québec, si ma mémoire ne me fait pas défaut, la commission du port n'a jamais versé un sou d'intérêt sur ses obligations, bien que ce soit un grand port. Je ne reproche pas au gouvernement d'avoir garanti ces emprunts, car c'est son devoir de développer ce port. Je ne dis pas qu'il a eu tort, car cela fait partie de notre politique dans l'intérêt général du pays. Mais, dans ce cas-ci, on établit un nouveau principe, celui de garantir des émissions pour la construction de ponts sur les cours d'eau se trouvant entièrement dans les limites d'une province. Cela suscitera d'autres demandes qu'on ne pourra pas refuser.

N'oublions pas que nos impôts sont déjà très élevés; il faut donc veiller à ne pas augmenter nos charges, ce qui entraînerait une augmentation d'impôts. Non pas que je pense que le gouvernement ait à payer quoi que ce soit pour cette entreprise, mais il arrivera ceci: lorsqu'une autre province, tous aussi justifiée, formulera une demande semblable, le gouvernement sera obligé d'y accéder. Si le gouvernement de la province assumait sa part de responsabilité, en cas de perte, le gouvernement fédéral ne serait pas seul à la supporter.

J'espère qu'on m'a bien compris. Mes remarques ont pour unique objet de protéger le gouvernement fédéral dans de pareilles circonstances.

L'honorable M. BEIQUE: L'honorable sénateur de Grenville ne s'est guère trompé en disant que l'entreprise est nécessaire et qu'elle couvrira très probablement ses frais. Quant à son objection, pour la juger, il faut examiner les faits. Pourquoi faut-il construire ce pont? C'est parce que le pont Victoria ne suffit plus. Il est utilisé non seulement par les chemins de fer, mais aussi par un tramway qui va jusqu'à Saint-Lambert, à Grande Baie et dans les cantons de l'Est.

L'honorable M. REID: Mais le pont Victoria a été construit pour les chemins de fer et, à cette époque-là, il y avait un bac pour les voyageurs. Plus tard on y fit une chaussée, mais le pont n'était pas destiné aux piétons, ni aux voitures, comme ce sera le cas pour celui-ci.

L'honorable M. BEIQUE: Oui, mais je fais remarquer qu'il faut construire le nouveau pont parce que le pont Victoria est devenu insuffisant et aussi afin d'enlever le tramway qui est une sorte de chemin de fer susceptible bientôt de transporter une certaine quantité de marchandises et qui, en tout cas, va jusque dans les cantons de l'Est. C'est une des raisons, mais ce n'est pas la seule. Il faut aussi construire le nouveau pont de manière à ne pas nuire au port et cela en augmente considérablement le coût parce qu'il faut l'ériger à 150 ou 180 pieds au dessus du niveau de l'eau.

Mon honorable collègue trouve qu'il est juste que le gouvernement fédéral contribue pour sa part à l'entreprise, mais que la province devrait en faire autant. Je lui ferai observer que ce pont est pour la commodité du port et, par conséquent, il importe peu que ce soit le gouvernement fédéral, la ville de Montréal ou les habitants de la province de Québec qui y contribuent. Mon honorable collègue concède qu'il ne coûtera probablement rien au gouvernement fédéral, parce que la circulation intense qui s'y fera donnera de forts revenus, et, par conséquent, l'Etat n'aura rien à verser du fait de la garantie qu'il aura donnée.

L'honorable M. BLACK: Messieurs, je prends la parole pour vous annoncer que nous aurons très prochainement une demande pour la construction d'un pont dans le port de Saint-Jean, partant du côté ouest de la ville. J'en parle aujourd'hui, espérant que ce projet sera aussi bien accueilli que celui que nous discutons en ce moment.

L'honorable M. GORDON: J'estime que le principe suivant lequel l'Etat garantit l'émission pour un pont, n'est guère satisfaisant. Garantir des obligations équivaut à endosser un billet. On a beau être sûr que le billet sera payé, peu de gens tiennent à l'endosser.

L'honorable M. DANDURAND: Sauf si c'est le billet d'une personne riche.

L'honorable M. GORDON: Oui, mais nous avons vu des ponts s'écrouler, bien que je ne souhaite pas que pareille chose arrive dans ce cas-ci. J'ai tout lieu de croire que l'objection de l'honorable sénateur de Grenville est bien fondée. Je conviens avec lui que le pont est nécessaire et je souhaite qu'il finisse par rapporter; mais j'estime aussi qu'en adoptant ce projet de loi, on crée un précédent et un mauvais précédent.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai qu'un mot à dire. Le gouvernement fédéral étant prié de contribuer pour sa part à la construction de ce pont le ferait sans hésitation, et je suppose que personne ne le blâmerait de verser sa part en espèces pour la construction d'un pont qui, à cause de la navigation, doit être à 150 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Comme ce pont sera dans le port de Montréal et que les besoins de la navigation en triplent le prix, si c'était la ville de Montréal qui en faisait la demande au gouvernement fédéral, on lui fournirait une certaine subvention. Or, que donne le gouvernement fédéral? Simplement sa signature pour permettre à la commission du port d'épargner ½ ou 1 p. 100 sur l'intérêt qu'il lui faudra payer sur les obligations à émettre: c'est tout. La commission du port est une institution dont les opérations rapportent des centaines de milliers de dollars par année, qui fait face à toutes ses obligations et qui se trouve dans une ville dont la population augmente de 50,000 âmes par an. On ne fait que donner une signature qui ne coûtera rien à la nation; c'est la moindre contribution qu'on puisse fournir.

L'honorable M. GORDON: Mais mon honorable collègue, qui est banquier et qui est au courant des affaires de finances, doit savoir qu'il est toujours préférable de limiter ses engagements, et de savoir exactement ce qu'ils représentent. Personnellement, j'aimerais mieux que le gouvernement versât une certaine somme déterminée; mais s'il se met à garantir toutes sortes d'entreprises, il n'en manquera pas. Comme l'a dit notre honorable collègue de Grenville, c'est là où est la difficulté. Après tout, la garantie de l'Etat n'est pas une chose négligeable, et plus on en donnera, plus notre crédit diminuera auprès des autres. Le plus tôt on cessera d'en donner, le mieux cela vaudra. Depuis le début de la session, on a eu je ne sais combien de projets de loi pour garantir des chemins de fer, des ponts, etc.; le Sénat doit s'apercevoir que la garantie de l'Etat a son importance.

L'honorable M. McCORMICK: J'essaye, dans ce débat, de savoir comment je dois voter. Or, voici ce que je déduits des remarques présentées jusqu'ici: On reconnaît que Montréal est un port d'importance nationale. On reconnaît aussi qu'on a garanti les émissions faites jusqu'ici pour l'amélioration du port, que ces travaux n'ont jamais rien coûté à l'Etat et que l'intérêt sur les emprunts a toujours été payé. Je note également que le pont qu'on se propose de construire est nécessaire à Montréal, même sans tenir compte de la question de transport et du fait que Montréal doit servir de débouché et de port d'entrée pour les produits des autres parties du pays. Il s'agit ensuite de savoir si la province de Québec et la ville de Montréal ont elles-mêmes besoin de ce pont. On semble reconnaître que oui et c'est pourquoi j'estime qu'on devrait adopter le projet.

Pour ce qui est de la question de transport, notre fierté est en jeu. Le port de Montréal fait honneur à ceux qui l'administrent. En dépit des difficultés de creusage, Montréal est aujourd'hui le plus grand port à grain du continent nord-américain et le plus grand port d'exportation de blé d'Amérique. Je me trompe peut-être, mais je crois que ce projet est destiné à empêcher l'encombrement dans le port, dont on a à souffrir actuellement.

Nous avons été saisis du rapport de la Commission mixte internationale sur le projet dont s'occupe en ce moment le gouvernement; je veux parler de la canalisation du Saint-Laurent. Certaines personnes qui s'intéressent à la navigation et à l'amélioration des ports, y compris des Américains très influents, disent qu'il est impossible d'améliorer le port de New-York pour lui permettre de suffire au trafic qu'il attend dans un avenir rapproché. Pour cette raison, et aussi étant donné que le Canada est un jeune pays possédant peu de débouchés et des conditions climatériques difficiels, j'estime qu'on ne doit pas se montrer trop sévères dans la circonstance. Soyons généreux. On ne devrait pas s'opposer au projet sous pré-

texte que le gouvernement fédéral n'a pas eu l'habitude de construire des ponts dans les autres provinces. On doit tenir compte que Montréal est et doit rester un grand port national et le débouché pour le commerce toujours croissant de l'ouest. Je suis d'avis qu'on devrait approuver le projet comme le demande le bill en discussion.

L'article 1 est adopté.

L'article 2, le préambule et le titre sont adoptés.

L'honorable M. BRADBURY: Avant que le comité lève sa séance, je tiens à informer l'honorable leader du gouvernement que prochainement, la ville de Selkirk demandera au gouvernement son concours pour construire le pont qu'elle tâche d'avoir depuis de nombreuses années.

L'honorable M. McMEANS: La province de Québec le construira pour vous.

Le bill est rapporté sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

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

BILL DE LA MARINE MARCHANDE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 262, intitulé: Loi modifiant la Loi de la marine marchande.

Il dit: Messieurs, ce bill, très court se passe de commentaires. Il ne contient qu'un seul article qui est ainsi conçu:

"Tout navire de construction étrangère capturé ou saisi pendant la guerre de 1914-1919 par les forces ou les ressortissants britanniques et condamné comme prise de guerre ou cédé par les états ennemis à la Grande-Bretagne ou aux ressortissants britanniques par la Commission des réparations sous l'empire des traités de paix qui suivirent la guerre, et inscrit sur les registres britanniques, doit, pour les fins de la présente Partie et du Tarif des douanes, être considéré comme un navire de construction britannique et comme ayant droit de faire le cabotage."

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

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: J'ai l'article en entier. Je pense qu'on pourrait se dispenser de l'étude en comité. Je propose la troisième lecture.

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

LA PREFERENCE BRITANNIQUE

RETRAIT DE LA MOTION

Le Sénat passe à la suite de la motion de l'honorable M. David, qui est la suivante:

Résolu,—Que, de l'avis du Sénat, les articles de la Loi des douanes qui établissent un tarif de préférence sur les importations de la Grande-Bretagne soient abrogés jusqu'à ce que le Gouvernement britannique accorde un tarif réciproque sur les articles que la Grande-Bretagne importe du Canada ou suspendus jusqu'à l'adoption de certaines conventions.

L'honorable M. DAVID: Je prends la parole simplement pour annoncer que j'ai l'intention de retirer ma proposition. Ce conseil m'a été donné par certains de mes collègues des deux côtés de la Chambre, et comme j'ai une haute opinion de leur jugement, je juge à propos de suivre leur avis. Une des raisons, c'est qu'à cette phase de la session, l'adoption de ma motion aurait peu d'effet; le gouvernement n'aurait pas le temps d'y donner suite. Toutefois, avant de reprendre mon siège, je tiens à corriger deux ou trois affirmations qu'on a faites.

On a parlé des importations de lainages et de chaussures d'Angleterre. J'ai reçu un état et des lettres d'importantes manufactures de Montréal, indiquant qu'on ne doit pas juger les importations d'après la valeur des marchandises, mais qu'il faut tenir compte de la quantité; le nombre de verges de lainages et le nombre de paires de chaussures. Cet état montre qu'on a importé en 1923-24 pour 12 ou 13 millions de dollars de lainages de plus qu'en 1891-92. Cela corrobore les déclarations faites par l'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien) dans son très éloquent et très énergique discours, ainsi que par nos honorables collègues de Stadacona (l'honorable M. Webster) et de Sydney Mines (l'honorable M. McCormick), et prouve que leurs arguments étaient justes.

La même explication s'applique à l'importation des chaussures; là aussi il faut tenir compte de la quantité et non de la valeur.

Pourquoi cette différence? Il faudrait trop de temps pour exposer les raisons qui nous ont été données par les manufacturiers. J'ai une pile de documents sur la question d'importation et sur la préférence douanière impériale qui démontrent catégoriquement que les importations d'Angleterre, surtout de lainages et de chaussures, ont fait beaucoup de tort à nos fabricants.

Le très honorable sénateur d'Ottawa (le très honorable sir George Foster) n'a pas nié que la préférence impériale portait préjudice à nos industries, surtout à l'industrie lainière. Mais il a dit que ma motion n'était pas suffisante, parce que la préférence impériale n'était pas le seul mal dont les manufacturiers

avaient droit de se plaindre. D'après lui, il y a cinq maux dont ils souffrent et il ne suffit pas d'en supprimer un seul. Eh bien, j'avais toujours pensé que lorsqu'on faisait venir un médecin pour soigner une personne souffrant de cinq maladies, on ne devait pas le blâmer s'il ne réussissait pas à les faire disparaître toutes à la fois.

L'honorable M. CASGRAIN: Ce serait déjà bien beau, s'il en guérissait une.

L'honorable M. DAVID: Il commencerait par traiter une maladie. C'est exactement ce que j'ai essayé de faire, c'est parce que des manufacturiers, des gens au courant, m'ont convaincu que la préférence douanière britannique est un mal qu'il est urgent de traiter que j'ai décidé de présenter cette motion.

On a prétendu aussi que la préférence britannique est utile à nos manufacturiers qui souffriraient de son abolition, parce qu'elle s'applique aux matières premières qu'ils emploient. Prenons d'abord l'industrie lainière, par exemple. La principale matière première entrant dans la fabrication de ces articles est la laine qui entre au Canada en franchise. Par conséquent, l'abolition de la préférence douanière britannique ne ferait aucun tort aux manufacturiers sous ce rapport.

L'honorable M. CASGRAIN: L'argument ne tient plus debout.

L'honorable M. DAVID: En outre, il a été démontré dans la *Gazette* que l'importation des matières n'a aucun effet sur les marchandises importées d'Angleterre. Les statistiques prouvent que l'importation de la laine n'a pas augmenté en proportion de celle des articles manufacturés. Je possède ces chiffres, mais je ne les citerai pas pour le moment.

La dernière objection, celle qui paraît avoir fait la plus grande impression sur nos collègues et qui a été appuyée par l'honorable sénateur de Salaberrey (l'honorable M. Béique) est que l'abrogation de la préférence douanière britannique placerait l'Angleterre dans un état d'infériorité comparativement aux autres pays, Mais, comme l'a bien fait remarquer l'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien), il ne faut pas prendre cette objection trop au sérieux. L'adoption de ma motion n'aurait d'autre effet que de placer la question devant le gouvernement, qui, s'il jugeait à propos de donner suite à ma proposition, modifierait évidemment nos rapports douaniers avec l'Angleterre et d'autres pays, et ferait des conventions dont bénéficieraient nos industries; mais il est bien évident qu'il ne favoriserait pas d'autres pays au détriment de l'Angleterre. Il n'y a aucun danger que, dans la circonstance, un gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, modifie le tarif douanier de telle sorte que l'intérêt de l'Angleterre en souffre; ce n'est pas à craindre. Je ne le ferais pas et personne ne le ferait.

Messieurs, en proposant cette motion, je n'ai fait qu'exprimer le désir de tous nos principaux industriels et des associations de manufacturiers du Canada. Je suis devenu convaincu qu'à l'heure actuelle ils ont besoin qu'on modifie la préférence impériale. Ils doivent savoir ce qu'il leur faut et ils ont le droit de croire que leur intérêt est aussi l'intérêt de la nation. Tous les principaux journaux canadiens de langue anglaise les appuient, entre autres la *Gazette*, qui fait autorité, et même le *Globe*, le défenseur du libre-échange a admis que les plaintes des fabricants de lainages méritaient d'être considérés.

Je prétends que les amendements proposés par le très honorable sénateur d'Ottawa (sir George E. Foster) n'ajoutent rien à ma proposition, car, comme je l'ai déjà fait remarquer, le gouvernement, si ma motion était adoptée, serait libre de faire ce qu'il lui paraîtrait juste. S'il décidait de donner suite à ma proposition, il aurait le droit de faire ce que propose le très honorable sénateur d'Ottawa.

Si l'on prouvait que nos rapports commerciaux avec d'autres pays, même avec la France, porte préjudice à nos industries nationales, je demanderais—malgré mon amour pour la France—que ces conventions soient modifiées, parce que je place les intérêts du Canada avant tous les autres.

Je demande la permission de retirer ma proposition.

L'honorable PRESIDENT: Je ferai remarquer à l'honorable sénateur de Mille-Iles (l'honorable M. David) qu'il y a un amendement à sa motion et que cet amendement doit être retiré avant qu'il puisse lui-même retirer sa proposition.

L'honorable M. DANDURAND: L'auteur de l'amendement n'est pas revenu.

L'honorable M. CASGRAIN: Il est perdu et nous aussi.

L'honorable PRESIDENT: Quelqu'un devra en prendre la responsabilité.

L'honorable M. CASGRAIN: Je prends sur moi la responsabilité d'en demander le retrait.

L'amendement du très honorable sir George E. Foster et la motion de l'honorable M. David sont retirés.

BILL DE LA CONVENTION COMMERCIALE AVEC LA FINLANDE

REJET DU PROJET DE LOI

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat passe à l'étude en comité du bill nº 239, intitulé: Loi concernant une convention commerciale entre le Canada et la Finlande, sous la présidence de l'honorable M. Taylor.

L'honorable M. DANDURAND: Je demanderai à M. Russell d'entrer.

Sur l'article 1: titre abrégé.

L'honorable M. DANDURAND: On m'a demandé ce qui avait bien pu pousser le gouvernement à présenter ce projet au Parlement. Le 7 mars dernier, le secrétaire de la "Canadian National Millers Association" adressa au ministre du Commerce et de l'Industrie la lettre suivante:

Cher monsieur,—Je crois comprendre que les Etats-Unis et la Finlande sont en pourparlers pour conclure un traité de commerce. Je crois qu'il existe actuellement un traité de commerce entre la Grande-Bretagne et la Finlande qui s'applique aux articles canadiens. Comme le commerce de farine de la Finlande est encore en grande partie entre les mains des négociants américains, nous suggérons que votre département prenne des mesures pour protéger les intérêts des exportateurs de farine du Canada dans le cas où ce traité entre les Etats-Unis et la Finlande nous porterait préjudice. C'est un excellent débouché que nous voudrions conserver.

Veuillez agréer, etc.,

F. C. Cornell.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'honorable sénateur sait-il si un traité a été conclu entre les Etats-Unis et la Finlande?

L'honorable M. DANDURAND: Il y a des publications qui suivent de près les affaires américaines et nos négociants qui cherchent à commercer avec la Finlande ont certainement dû avoir des renseignements pour se préoccuper de ce qui se faisait. On publie entre autres ce qu'on appelle "Les rapports du commerce".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le gouvernement juge-t-il opportun de conclure cet accord avant qu'un traité semblable ait été conclu entre les Etats-Unis et la Finlande? Ne serait-il pas temps de le faire après que les Etats-Unis se seraient décidés? D'après l'accord intervenu entre la Finlande et le gouvernement impérial, le Canada peut entrer quand bon lui semble.

L'honorable M. DANDURAND: Seulement s'il y est autorisé par le Parlement; c'est pourquoi le département du Commerce et le département des Finances se sont saisis de la question. Quand ils se sont aperçus que la Finlande n'exportait que très peu de marchandises au Canada—pour $6,000 seulement, l'an dernier—tandis que nous exportions là-bas pour $1,700,000 d'articles différents et qu'on commençait à entretenir un commerce profitable en articles d'industrie à part la farine, ils ont compris qu'il y avait certainement des progrès à faire.

La seule objection qu'on a soulevée, c'est que la Finlande possède de grandes forêts et fabrique du papier d'emballage. A cela je répondrai que puisque le Canada exporte pour plus de $3,000,000 de ce même article et qu'il peut soutenir le commerce à l'étranger, quand on considère que la Finlande ne nous en a vendu que pour $2,000 l'an dernier, on n'a pas besoin de craindre que le marché nous échappe avec un droit de 20¼ p. 100.

L'honorable M. GORDON: L'honorable sénateur sait-il combien de tonnes de papier d'emballage la Finlande exporte aux Etats-Unis?

L'honorable M. DANDURAND: La Finlande fabrique 40,000 tonnes de papier d'emballage par an.

L'honorable L. C. WEBSTER: Mon honorable collègue sait-il que nos fabriques exportent à perte? Il en a parlé comme d'un commerce profitable.

L'honorable M. DANDURAND: Cela me surprendrait que nos industriels continuassent bien longtemps d'exporter à perte. Certes, cela arrive quelquefois, mais c'est tout-à-fait exceptionnel. D'après les bilans de nos fabriques de pâte à papier, je m'aperçois que si elles ont de mauvaises années, elles en ont aussi de bonnes.

L'honorable M. BEIQUE: Beaucoup ont sombré.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais nous discutons en ce moment une question concernant la prospérité du Canada tout entier. Nous avons un genre d'articles jouissant actuellement d'une protection de 25 p. 100 et qui n'auront plus droit qu'à 20¼ p. 100. Allons-nous perdre l'occasion de développer notre commerce dans beaucoup d'autres genres d'articles parce qu'il est possible—cela n'aura peut-être pas lieu—qu'une seule industrie soit un peu désavantagée, laquelle industrie a pu vivre et exporter à l'étranger en concurrence avec la Finlande? Je ne pense pas qu'il serait de bonne politique de notre part d'abandonner l'opportunité de développer notre commerce avec la Finlande, du moment que rien ne prouve que ces grandes industries souffriront d'une réduction de 4¾ p. 100 dans le tarif douanier.

L'honorable M. BEIQUE: Puis-je poser deux questions? L'honorable sénateur n'a-t-il pas remarqué, d'après les chiffres cités par un de nos collègues, hier, que la main-d'œuvre représente au moins 70 p. 100 du prix de revient du papier, et qu'avec les salaires de $3.50 à $5.50 par semaine qu'on paye en Finlande comparés aux nôtres, la différence représente plus que 20 p. 100 en droits de douane.

L'honorable M. DANDURAND: A cela je répondrai que j'ai eu l'occasion d'examiner les mêmes arguments contre les articles allemands et j'ai trouvé que ce qui paraissait de l'extérieur comme une dépréciation considérable se faisait sentir au même degré dans le pays où ces salaires étaient payés.

L'honorable M. BEIQUE: L'honorable sénateur est-il sûr que le même raisonnement s'applique à la Finlande? Je suis informé que non.

Ma deuxième question est la suivante: mon honorable collègue ne pense-t-il pas qu'il serait juste de donner à une grande industrie comme celle de la fabrication du papier l'occasion de montrer le tort que pourrait lui causer l'ouverture d'un débouché à la Finlande en Canada?

L'honorable M. CASGRAIN: Ce débouché est très problématique. Je voudrais savoir ce que nous avons exporté en Finlande, l'an dernier.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue n'était pas ici hier soir. Nous avons reçu de Finlande pour $6,000 de marchandises, et nous lui en avons vendu pour $1,754,259.

L'honorable M. CASGRAIN: Quelles sortes de marchandises?

L'honorable M. DANDURAND: Voici le détail: Seigle, $173,600; fleur d'avoine et avoine roulée, $63,690; fleur de froment, $1,322,501; saindoux, $67,425; pneumatiques, $7,219; tuyaux et tubes, $37,341; faucheuses, $28,283; sarcleuses, $1,510; charrues, $2,526; autres outils et machines agricoles, $699; machines à calculer, $19,125; autres machines, $7,820; automobiles, $13,523.

L'honorable M. CASGRAIN: Merci.

L'honorable M. DANDURAND: Ces articles étaient sujets aux droits du tarif général et les automobiles étaient frappés d'un droit de 20 p. 100 tandis que, d'après cette convention, elles ne seront sujettes qu'à un droit de 8¾ p. 100.

L'honorable M. WEBSTER: Quelle somme représentaient les automobiles.

L'honorable M DANDURAND: $13,523.

L'honorable M. WEBSTER: Il ne s'agit peut-être que de quatre ou cinq voitures.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable collègue remarquera la différence avec le tarif projeté qui est la suivante: Automobiles ne pesant pas plus de 900 kilogs, 1.81 au lieu de 3.50 markkaas; pesant plus de 900 kilogs, 2.18 au lieu de 5 markkaas. Les omnibus qui étaient frappés d'un droit de 10 p. 100 et les roues de 20 p. 100 seront dorénavant taxées à 8¾ p. 100. Les anchois, les sardines et autres poissons conservés, 11 au lieu de 20 markkaas par kilog. Voilà un pays de trois millions et demi d'habitants qui n'a pas d'industries, qui ne possède que ses matières premières lesquelles, je le reconnais, sont les produits de la forêt. Mais de notre côté notre marché est protégé par un droit de 20¼ p. 100. Devons-nous perdre l'occasion de cultiver ce marché étranger?

L'honorable L. C. WEBSTER: Je pensais qu'après avoir entendu les objections soulevées contre ce projet et après avoir remis la suite du débat à ce soir, mon honorable collègue nous aurait exposé quelques motifs nouveaux à l'appui du bill en discussion. Ceux qui assistaient à la séance d'hier soir, ont entendu dire peut-être pour la première fois que nos fabricants de pâte de bois et de papier ignoraient jusqu'à ces derniers temps qu'on dut présenter ce projet de loi, et qu'ils n'en ont compris la gravité pour leur industrie — une des industries fondamentales du Canada — qu'il y a quelques jours seulement. On a fait observer, messieurs, qu'il ne s'agissait pas tant du tort déjà causé que du danger qu'il y avait de voir la Finlande faire plus de concurrence à nos industriels.

L'industrie du papier d'emballage est dans un état très précaire. On n'en vend qu'une petie quantité en Canada et à peu ou pas de bénéfice.

On en exporte à perte. Le Canada a grandement souffert de la concurrence scandinave. Or voilà qu'on propose, maintenant d'accorder des privilèges à la Finlande, dont la concurrence est encore plus à craindre que celle des pays scandinaves. Nous voulons, messieurs, développer nos industries canadiennes. Nous invitons les capitalistes à placer des fonds chez nous, et aujourd'hui, il y a des millions de dollars placés dans la fabrication de la pâte de bois et du papier en Canada. Je prétends qu'il n'est pas juste, en ce moment-ci, de faire ce qu'on propose. J'ajouterai que personne ne souffrirait si l'on remettait le projet à six mois, afin de permettre aux

fabricants de conférer de la chose avec le gouvernement, privilège qui ne leur a pas encore été accordé.

Si ce bill était adopté, messieurs, cela voudrait dire que les fabricants de papier d'emballage seraient forcés de fermer leurs usines ou autrement de tâcher de faire accepter par les ouvriers canadiens le même salaire qu'on donne aux ouvriers de Finlande, qui n'est pas suffisant pour vivre.

Le leader du gouvernement nous a parlé des magnifiques ressources de la Finlande. Nous savons que la main-d'œuvre y est à bon marché; nous savons qu'elle peut expédier aux ports de mer du Canada, sur l'Atlantique et sur le Pacifique, sinon jusqu'aux grandes villes à l'intérieur du pays. Le résultat sera que les fabriques de Dryden, de Trois-Rivières, une ou deux autres sur le littoral du Pacifique, une à East-Angus dans la province de Québec et une autre encore en Nouvelle-Ecosse devront soit fermer leur portes, soit diminuer la rétribution des ouvriers du Canada.

Je prétends, messieurs, que ce projet de loi n'a pas sa raison d'être et je ne pense pas que ce soit le désir des membres de cette honorable assemblée de pousser ces établissements à la faillite à l'heure actuelle. Qu'a-t-on à gagner à adopter cette mesure? Je vous le demande. Pourquoi poursuivre une ombre? On dit qu'on augmentera peut-être notre commerce avec la Finlande; mais tous nos honorables collègues savent bien qu'il est assez difficile d'augmenter un commerce avec un pays dont la population n'est que de 3 millions et qui produit un genre d'articles faisant concurrence à ceux du Canada.

Si quelques-uns de nos collègues désirent, par là, diminuer les droits de douane, pour que les produits étrangers fassent plus facilement concurrence aux nôtres, plus vite on le saura, mieux cela vaudra. Que les manufacturiers discutent la question avec le gouvernement avant de prendre une décision.

L'honorable M. GORDON: Les fabricants de papier d'emballage sont-ils les seuls à craindre cette concurrence?

L'honorable L. C. WEBSTER: Je ne le pense pas, mais ils estiment qu'ils seront particulièrement atteints par ce traité. J'ai ici plusieurs lettres, mais je crois que le Sénat en connaît la substance.

Ne voulant pas retenir plus longtemps le Sénat avec des questions de détail, je propose de lever la séance du comité.

L'honorable M. GORDON: Avant de mettre cette proposition aux voix...

Des VOIX: A l'ordre! Au vote!

L'hon. L. C. WEBSTER.

La motion est adoptée par 32 voix contre 5.

Le comité lève la séance.

BILL DES EXPROPRIATIONS

EXAMEN EN COMITE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat passe à la suite de l'examen en comité du bill n° 117, intitulé: Loi modifiant la loi des expropriations, sous la présidence de l'honorable M. Gordon.

Le bill est rapporté sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

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

BILL DE LA GENDARMERIE A CHEVAL

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 254, intitulé: Loi modifiant la Loi de la royale gendarmerie à cheval du Canada.

Il dit: Les dispositions qu'on propose d'abroger fixent la rémunération des gendarmes pour une période déterminée qui a expiré le 31 mai dernier et cet amendement a pour objet d'autoriser le Gouverneur en conseil de fixer de temps en temps le chiffre de la solde suivant les besoins.

L'honorable M. GRIESBACH. Je profite de la 2e lecture de ce bill pour signaler la situation des gendarmes qui sont en retraite depuis nombre d'année et qui reçoivent une pension bien moindre que celle qu'on paie maintenant pour le même nombre d'années de services.

La pension des gendarmes est basée sur la solde et le rang au moment de la mise à la retraite. Avant la guerre la solde était de 50c. par jour. Elle fut portée à 75c. et plus tard à $2.00 par jour. Je vais citer les noms de quelques-uns de ces vieux retraités et montrer la différence entre l'ancienne et la nouvelle pension. Je demanderai à mes honorables collègues de comparer les chiffres suivants:

Ancien taux—gendarme Jaffrey, N., 20 ans de service..	$109 50
Nouveaux taux—gendarme Phillips, G. B., 10 ans de service..	200 75
Ancien taux—gendarme Taylr, G., 24 ans de service..	204 40
Nouveau taux—gendarme Jackson, W. G., 25 ans de service..	669 17
Ancien taux—caporal Connor, J., 20 ans de service..	154 88
Nouveau taux—caporal Francis, R., 10 ans de service..	219 00
Ancien taux—caporal Smith, W. W., 27 ans de service..	235 03

Nouveau taux—caporal Thompson, F., 12 ans de service..	262 80
Ancien taux—sergent St. Denis, O., 26 ans de service..	262 77
Nouveau taux—sergent Mapley, H. G., 26 ans de service..	735 46
Ancien taux—sergent Keenan H., 29 ans de service..	366 00
Nouveau taux—sergent Evans, O. W., 29 ans de service..	973 33

Ces anciens membres de la gendarmerie à cheval sont en retraite; plusieurs vivent dans la même localité avec cette extraordinaire différence de pension et les gens de l'ouest, surtout ceux qui savent ce qu'est la gendarmerie, sont tous d'accord pour réclamer que le gouvernement remédie à cet état de choses. On fait remarquer que les pensions versées aux anciens sous-officiers et gendarmes représentent un total de $36,393.86. Là-dessus il y a $17,611,52 pour les pensions de l'ancien régime. Pour les mettre au même taux que celles qui sont payées depuis 1919, il faudrait $27,610.25. Les pensions des officiers s'élèvent à $45,972.50; mais je crois que cela est constitué par des contributions. Aux familles des officiers on paye $8,696.25. Pour mettre les anciennes pensions des officiers au même taux que les nouvelles, il faudrait $3,888.60.

Je signale ces chiffres avec l'injustice qu'ils comportent à l'attention du gouvernement.

L'honorable M. CASGRAIN: J'ai essayé de comprendre mon honorable collègue Il veut dire, je pense, que les nouveaux retraités reçoivent une pension plus élevé que les anciens. Est-ce cela?

L'honorable M. GRIESBACH: Certains membres de la gendarmerie ont été mis à la retraite d'après l'ancienne loi de pension qui fut en vigueur jusqu'en 1919. Depuis ce temps-là d'autres gendarmes, ayant la moitié moins d'années de service, reçoivent une pension plus élevée. On veut qu'ils soient tous sur le même pied.

L'honorable M. CASGRAIN: Mon honorable collègue voudrait augmenter les pensions de tous les anciens retraités?

L'honorable M. GRIESBACH: Oui.

L'honorable M. CASGRAIN: Ils ont pris leur retraite avec une certaine pension; c'est un marché qu'ils ont conclu. Maintenant, parce que d'autres ont plus, eux aussi veulent avoir plus. Ce n'est pas comme dans la parabole qui dit que ceux qui arrivèrent à la onzième heure eurent autant que ceux qui étaient là à la première heure et qu'ensuite ils s'en plaignirent.

L'honorable M. GRIESBACH: Si je me rappelle bien, personne ne se plaignit, mais, au contraire, tout le monde fut émerveillé. Voici ce qui est arrivé: les hommes ont pris leur retraite et aussitôt arriva la période de hausse, la cherté de la vie, etc. Par exemple, voilà un gendarme ayant 20 ans de service qui reçoit une pension de $109.50 tandis qu'un autre, n'ayant que 10 ans de service, reçoit $200.75, presque le double pour la moitié moins de service. Ce sont des anomalies que le gouvernement devrait faire disparaître.

L'honorable M. DANDURAND: C'est au ministre de la Justice à examiner la question. Je la lui signalerai.

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

EXAMEN EN COMITE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat passe à l'étude du bill en comité, sous la présidence de l'honorable M. Beaubien.

Le bill est rapporté sans amendement.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du projet de loi.

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

BILL DE LA MILICE

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 169, intitulé: Loi modifiant la Loi de la Milice.

Il dit: Messieurs, ce projet de loi a pour but d'apporter à la loi de la milice certaines modifications bassées sur la recommandation de la commission royale qui fit enquête sur les troubles industriels qui éclatèrent aux aciéries de Sydney, N.-E., et les circonstances qui occasionnèrent l'appel des troupes pour venir en aide à l'autorité civile au cours de l'été de 1923.

L'article 80 de la loi actuelle ne prescrit l'appel de la milice qu'avec ses armes et munitions. L'amendement ne fait qu'ajouter les mots "et équipement", afin d'accorder l'autorité statutaire à la sortie des troupes avec équipement complet et non avec leurs armes et munitions seulement. Ce n'est qu'une modification de la forme.

L'article 81 remplace les articles 82, 83 et 84 qui étaient ainsi conçus:

82. Si la localité où cette émeute ou violation de la paix se produit ou est appréhendée, est organisée en municipalité, le maire ou le préfet ou autre chef ou chef intérimaire de la municipalité, avec deux juges de paix, ou, si ce maire, préfet ou autre chef ou chef intérimaire refuse ou est incapable d'agir, le juge de la cour de comté ou de district, ou l'un des juges de la

cour de comté ou de distrtict qui a juridiction dans la localité, agissant seul, ou, s'il n'y a pas de tel juge, tout juge d'une cour supérieure qui y a juridiction, peut, par réquisition par écrit, requérir la milice active ou telle partie qu'il en faut à venir sous les drapeaux.

83. Si le maire ou le préfet, ou le chef ou le chef intérimaire de cette municipalité refuse d'agir ou en est incapable, et s'il n'y a pas de tel juge, ou que le juge ou tous les juges qui auraient pu agir sont absents ou incapables d'agir, tout juge ou tout magistrat qui peut faire seul tout ce que la code criminel autorise deux ou plus de deux juges de paix à faire, et qui a juridiction à l'endroit où cette émeute ou violation de la paix se produit ou est appréhendée, peut, agissant avec deux juges de paix, faire la réquisition.

2. Si à tel endroit, il ne se trouve ou ne réside pas de tel juge ou de tel magistrat capable d'agir, trois juges de paix qui ont juridiction à cet endroit peuvent faire la réquisition.

84. Si la localité où cette émeute ou violation de la paix se produit ou est appréhendée n'est pas organisée en municipalité, le juge de la cour de comté ou de district, ou l'un des juges de la cour de comté ou de district qui a juridiction dans cette localité, ou, s'il n'y a pas de tel juge de la cour de comté ou de district, tout juge d'une cour supérieure qui y a juridiction peut faire la réquisition.

Cette clause donne effet à la recommandation de la commission royale que la requisition qui fait appel à la milice, pour venir en aide à l'autorité civile, soit formulée conjointement par un juge, ayant juridiction dans l'endroit où se produit l'émeute ou la violation de la paix, et le Procureur général de la province.

82. Cet article remplace l'article 81, qui se lit comme suit, et n'est qu'une modification de la forme:

Ces articles sont remplacés par le nouvel article 81 lequel porte que le procureur général peut appeler les troupes sur notification d'un juge.

Le principe du bill est de donner au procureur général de la province au lieu du maire de la municipalité le droit d'appeler la milice en cas de danger d'émeute.

L'honorable M. McCORMICK: D'après ce projet, lorsqu'on aura besoin des troupes ce sera au procureur général de les demander; en outre, les frais de transport et d'entretien des troupes seront à la charge de la province. C'est une chose que, d'après moi, on ne devrait pas adopter. Les troubles qui ont eu lieu dans notre province surgissaient généralement dans les mines de charbon, sauf la grève de Sydney. Les industries de la houille et de l'acier dans notre province sont si intimement liées qu'on peut les considérer comme une seule et même industrie. Ce serait très grave pour la province si pendant deux ou trois mois que pourrait durer une grève et alors que ses revenus se trouvent considérablement diminués, elle était obligée de pourvoir aux frais des troupes appelées.

On a commencé à extraire de la houille dans l'est de la Nouvelle-Ecosse, dans la région de Cap-Breton, en 1826, et jusqu'en 1876, c'est-à-dire pendant 50 ans, il n'y eut que deux grèves. Après cela, il n'y eut pas une grève bien sérieuse dans la région minière, à Cap-Breton, jusqu'en 1909.

La fréquence des troubles industriels dans l'île du Cap-Breton durant ces dernières années a créé, je crois, une fausse impression. Au début de l'exploitation jusqu'en 1876, le travail était fait par des gens de l'endroit dont les parents étaient venus de Grande-Bretagne. Ceux qui sont venus depuis quelques années ne sont pas les mêmes. Les premiers étaient industrieux et n'avaient pas les idées dont les autres sont imbus. Ce ne sont pas les gens qui viennent de Russie, de Hongrie ou d'Italie qui causent les troubles, mais bien des immigrants du Lanarkshire, en Ecosse et du Lancashire, en Angleterre; non pas qu'ils soient en majorité, mais parce qu'ils ont l'ascendant. Pour moi, ces malaises n'étaient que passagers et sont presque disparus. Beaucoup de gens que je connais sont d'avis avec moi que les chefs ont perdu leur influence et il est à prévoir qu'il y aura moins de troubles industriels à Cap-Breton à l'avenir qu'il n'y en a eu depuis quelques années.

Comme nos industries se développent et qu'on a besoin de plus d'ouvriers dans les aciéries et les mines, il faut amener de la main-d'œuvre. Malheureusement, les ouvriers qui sont venus sont imbus d'idées fausses, comme le prouvent les actes illégaux qui ont eu lieu dans le comté de Cap-Breton pendant que dura la grève. Or, il est regrettable que parce qu'on est obligé de faire venir des mineurs et que parmi eux il y ait eu des facteurs de discorde, les habitants de la Nouvelle-Ecosse aient à en pâtir. La propriété de nos entreprises intéresse toutes les autres provinces du Canada qui en bénéficient. Les habitants de la Nouvelle-Ecosse achètent beaucoup de produits des provinces de Québec et d'Ontario qui ont intérêt à ce que nos industries fonctionnent convenablement. Si une grève éclatait là bas et qu'il fut nécessaire d'appeler les troupes, ne serait-il pas malheureux d'en faire payer les frais aux gens qui n'ont eu rien à y voir et qui en souffrent.

J'ai ici un télégramme du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse disant qu'on lui avait laissé entendre que cette disposition ne serait pas insérée dans la loi. Peut-être ferai-je mieux de lire le télégramme qui est le suivant:

Halifax, N.-E., 17 juillet.

On vient de m'informer que le bill de la milice adopté par la Chambre des communes impose à la province les frais des troupes lorsqu'elles sont appelées. Au nom du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse je proteste contre cet amendement et je demande respectueusement qu'on supprime cette disposition. J'ai eu l'assurance du ministre de la Défense qu'elle serait supprimée à la Chambre des communes. Votre concours dans la circonstance obligerait.

J'estime qu'on devrait supprimer cette disposition. A quoi servent les troupes? De semblables événements surgiront probablement

dans d'autres provinces. Avec les développements des immenses ressources de la province d'Ontario et du nord-ouest de la province de Québec, il faudra, dans quelques années, faire venir de la main-d'œuvre et établir des groupements comme ceux que nous avons en Nouvelle-Ecosse. On aura des ouvriers qui viendront de régions européennes ou on fait le même genre d'opération. La main-d'œuvre qu'on a en ce moment ne suffira plus à l'avenir. L'établissement de ces groupements est avantageux pour le pays, pour les cultivateurs et pour les fabricants de tout ce dont on a besoin dans un foyer. Mais on ne peut les établir qu'en faisant venir les ouvriers nécessaires. Dans ces circonstances, je trouve qu'il est injuste de taxer une localité, simplement parce qu'un incident nécessite l'appel des troupes. C'est une question qui entre dans le domaine national. C'est pourquoi je propose que l'article soit supprimé.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous sommes maintenant à la deuxième lecture. L'honorable sénateur pourra proposer son amendement en comité.

L'honorable M. DANDURAND: Messieurs, il me semble que la question est bien claire. Nous en sommes à la deuxième lecture, alors qu'on doit se prononcer sur le principe du projet de loi. Jusqu'ici, c'est à la municipalité qu'il appartenait d'appeler les troupes.

L'honorable M. GRIESBACH: Pardon. La municipalité n'appelle pas les troupes. Celles-ci sont appelées sur l'ordre de trois magistrats.

L'honorable M. CASGRAIN: La municipalité demande aux magistrats de les appeler.

L'honorable M. GRIESBACH: Pas nécessairement.

L'honorable M. DANDURAND: C'est le juge de paix ou le maire qui fait la demande.

L'honorable M. CASGRAIN: Le maire donne lecture de la loi des émeutes.

L'honorable M. GRIESBACH: Pardon. Mes honorables collègues ont tous tort. Je crois que l'appel des troupes est décidé par trois magistrats.

L'honorable M. ROBERTSON: Ou le juge du comté.

L'honorable M. DANIEL: Le juge peut les appeler.

L'honorable M. GRIESBACH: Les troupes sont appelées par trois magistrats ou, en leur absence, par un juge et la loi de la milice impose à la municipalité, où les troubles éclatent, les frais d'entretien des troupes.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est exact.

L'honorable M. GRIESBACH: Ce n'est pas ce que disait mon honorable collègue.

L'honorable M. DANDURAND: D'après la loi actuelle, c'est la municipalité qui est supposée payer les frais que nécessite l'appel des troupes et leur entretien. Mais, en réalité, cette disposition est souvent illusoire, parce la municipalité est incapable de payer ou bien elle refuse de le faire et on n'exige pas le paiement. Par conséquent, c'est l'Etat qui paye.

Or, c'est à l'autorité provinciale qu'est confiée l'application du code pénal; c'est le procureur général qui est chargé du maintien de la paix et de l'ordre dans la province. Le projet que voici rejette la responsabilité de l'appel des troupes sur le procureur général au lieu du maire ou du juge et décrète que lorsque les troupes sont appelées, c'est la province qui doit en payer les frais.

Nous avons à faire face à cette alternative: soit que la municipalité continue d'être passible des frais et de ne pas payer, soit que les dépenses soient mises à la charge de la province, ou encore à la charge du gouvernement fédéral. D'après ce projet de loi, les frais ne seront pas à la charge de la municipalité, parce que dans beaucoup de cas, comme pour Sydney, par exemple, ces frais seraient ruineux si les troupes restaient plusieurs semaines ou plusieurs mois. Nous avons maintenant décidé qui devra appeler les troupes. Certaines provinces ont leur police à elles pour les cas d'urgence; d'autres n'en ont pas. Il ne s'agit pas seulement de la Nouvelle-Ecosse, mais d'un problème touchant tout le pays; il faut donc faire en sorte que la loi puisse s'appliquer partout. C'est bien clair: faut-il que ce soit la province qui a besoin des troupes et qui les appelle, ou bien le gouvernement fédéral qui paie les frais? Voilà la question posée au Sénat.

L'honorable M. ROCHE: Messieurs, à quoi doit servir la milice? N'est-elle pas destinée à maintenir la paix, l'ordre et la bonne administration du pays en général? Pourquoi payons-nous les troupes? Pourquoi, par exemple, la province de la Nouvelle-Ecosse paye-t-elle sa part des frais d'entretien de la milice? Lorsqu'on a besoin d'elle, la province doit-elle payer encore une fois? Les frais de solde et d'entretien n'augmentent pas du fait que les troupes sont appelées à tel ou tel endroit; la solde est la même et l'entretien ne coûte pas plus cher à l'endroit où l'on envoie les troupes qu'à celui où elles stationnent habituellement. Les seuls frais additionnels sont ceux du transport.

Il y a aussi ceci: les troupes sont en garnison à Halifax. Ce sont tous des vétérans aguerris. Ils ont leur équipement, leurs fusils, canons, munitions, literie et articles de toutes sortes. Tout ce qui reste à faire, c'est de les transporter là où les troubles ont lieu. Supposons que ce soit dans la région minière. Les habitants de cette région se soucient généralement peu de l'ordre et des règles habituelles de la société. Malheureusement, les ouvriers se laissent enflammer par les agitateurs qui n'ont aucun égard pour les biens et les droits d'autrui et qui ne servent que leurs caprices. Ils se figurent que sous prétexte de quelque cause insignifiante, ils peuvent faire la grève et endommager la propriété. On a besoin d'une force formidable pour les intimider et empêcher de grands désordres. Si le premier régiment de milice venu en était chargé, les gens se moqueraient de lui; ce serait un peu comme le régiment en guenilles de Falstaff qui n'avait ni armes, ni uniformes; tandis que la présence de la force armée dans une région comme celle-là est suffisante pour arrêter tout désordre. Donc, un peu plus tard, le maire ou le magistrat appelle la force armée; il défend les rassemblements, et après la lecture de la loi des émeutes, ceux qui refusent de se disperser doivent en prendre les conséquences. Il ne serait pas juste de demander à la province de payer pour des troupes à l'entretien desquelles elle contribue déjà, troupes qui ont pour unique mission d'assurer la paix et l'ordre dans tout le pays.

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

EXAMEN EN COMITE ET RAPPORT

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat passe à l'étude du bill en comité, sous la présidence de l'honorable M. Blain.

Le nouvel article 80 est adopté.

Sur le nouvel article 81: le procureur général peut mettre la milice en activité sur notification du juge:

L'honorable M. GRIESBACH: Comme l'a fait observer le leader du gouvernement, c'est la disposition fondamentale du projet de loi. L'article décrète que c'est le procureur général qui appellera les troupes. J'ai l'intention de proposer en amendement qu'on insère après le mot "peut" à la 19e ligne de la version française, les mots "de sa propre initiative ou". L'article, actuellement, est ainsi conçu:

Dans tous les cas où une émeute ou une violation de la paix se produit, ou est appréhendée comme vraisemblablement imminente, le Procureur général de la province dans laquelle est situé l'endroit où cette émeute ou cette violation de la paix se produit, ou est appréhendée comme vraisemblablement imminente peut après avoir été notifié par un juge...

Or, il est possible qu'il n'y ait pas de juge dans la localité, qu'il soit absent ou qu'il refuse d'agir dans un cas d'urgence. Mon amendement a pour objet d'obliger le procureur général à se tenir au courant de l'affaire du commencement à la fin et de lui permettre d'agir, sans avoir besoin d'une notification du juge.

L'honorable SMEATON WHITE: Je propose comme amendement à l'amendement que l'article soit supprimé complètement.

D'abord, ces émeutes sont susceptibles de se produire dans des endroits d'où il serait très difficile de se mettre en communication avec le procureur général. Si je comprends bien l'article 81, plusieurs jours peuvent s'écouler avant que le mécanisme soit mis en branle et mes collègues savent que si on a réellement besoin des troupes, c'est qu'il s'agit d'une émeute qui peut éclater en quelques heures, en quelques minutes pendant lesquelles la propriété peut subir des dégâts importants. S'il y a tant de complications, on ne pourra jamais appeler les troupes.

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai remarquer que la plupart du temps ce sera le procureur général qui agira comme intermédiaire auprès des autorités fédérales, et il sera bien plus actif que le maire ou le juge. On peut facilement l'atteindre; il est habitué de communiquer avec Ottawa et il le fera bien plus promptement que cela ne se fait sous l'empire de la loi actuelle.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Supposons qu'il ne soit pas sur les lieux?

L'honorable M. CASGRAIN: Il a un suppléant.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce n'est pas prévu dans le bill.

L'honorable M. DANDURAND: Son bureau est là.

L'honorable M. TANNER: L'honorable leader du gouvernement peut-il nous citer un cas où il y ait eu du retard? Je sais qu'il n'y en a pas eu en Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. DANDURAND: Il doit y en avoir eu à Sydney, l'été dernier, car on a fait venir les troupes de Winnipeg.

L'honorable M. McLENNAN: On n'aurait pas tardé à appeler les troupes. Les autorités

se trouvant sur les lieux sont mieux en mesure de juger ce qui est nécessaire que le procureur général qui demeure, comme en Nouvelle-Ecosse, à 300 milles de là. Il se trouve peut-être plus loin dans certaines autres provinces. D'après le télégramme qu'on a lu et que tous les sénateurs de la Nouvelle-Ecosse, je crois, ont reçu, le procureur général n'est pas en faveur de cette disposition.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'en suis pas surpris.

L'honorable M. ROBERTSON: J'aurai quelques remarques à présenter au sujet de ce projet de loi. Je l'approuve absolument, et cela, parce que j'ai observé ce qui s'est passé depuis deux ans. La loi actuelle permet au juge de comté d'appeler les troupes en cas de désordre ou de danger de désordre. Le procureur général peut aussi le faire. Le gouvernement actuel est d'opinion qu'il ne peut faire autrement qu'accéder à la demande qui lui est adressée.

Depuis deux ans, la milice permanente a été appelée deux fois à la demande d'un juge de comté et je ne crois pas me tromper en disant qu'on avait appelé beaucoup plus de soldats qu'on avait réellement besoin. C'est le gouvernement fédéral qui dut en payer les frais, lesquels s'élevaient à des centaines de milliers de dollars, simplement parce qu'un juge de comté avait eu peur et avait appelé les troupes. Cela devrait être laissé à une plus haute autorité.

Dans d'autres provinces, c'est le procureur général qui d'habitude appelle les troupes. Je me rappelle qu'à deux reprises différentes, il y a quelques années, le procureur général appela en toute hâte 500 miliciens. On lui fit remarquer que c'était beaucoup pour des troubles peu graves qu'on craignait dans un établissement industriel, mais qui n'avaient pas encore eu lieu et que la province aurait à en payer les frais. Il répondit aussitôt que 125 hommes suffiraient. Au lieu de 125 miliciens on envoya 75 gendarmes qui maintinrent l'ordre, et rien ne se produisit.

Ce projet de loi a pour but d'éviter les dépenses exagérées et inutiles qu'occasionne l'envoi de troupes loin de leur lieu de garnison et où des troubles peuvent se produire. Je trouve que c'est juste. Ainsi, en 1923, la milice permanente de Winnipeg fut appelée à Sydney, Cap-Breton, et nos honorables collègues se rappellent qu'un ministre de la Couronne a déclaré récemment devant les tribunaux de Toronto qu'on avait pris certaines mesures là-bas au sujet d'un différend industriel, parce que les troupes de Toronto étaient en Nouvelle-Ecosse à l'époque.

Je prétends que ce n'est pas dans l'intérêt de la bonne administration et de la sécurité publique de permettre à un juge de comté, en Nouvelle-Ecosse par exemple, d'appeler les troupes d'une autre province, enlevant ainsi à cette dernière la protection que ces troupes lui assuraient. Je considère aussi qu'un juge de comté ne devrait pas avoir le droit d'imposer au gouvernement fédéral une dépense de $100,000 ou plus, lorsque, probablement il suffirait de dépenser une petite fraction de cette somme. En outre, les frais devraient être à la charge de l'autorité qui se charge ou ordonne d'appeler les troupes.

La seule chose que je critiquerai dans ce projet de loi, ce n'est pas dans cet article, c'est qu'on devrait y stipuler que la province, advenant l'envoi de troupes, n'aura à payer que les frais en sus des dépenses normales d'entretien.

L'honorable M. GRIESBACH: C'est la règle.

L'honorable M. ROBERTSON: Je le pense, mais la loi ne le dit pas. Autrement dit, s'il s'agit des troupes permanentes qui reçoivent une solde, on ne devrait pas exiger de la province qu'elle paye toutes les dépenses; qu'on lui demande simplement les frais supplémentaires que cela occasionne à l'Etat.

Il est arrivé plusieurs fois qu'on ait appelé les troupes et que le gouvernement fédéral ait été obligé d'en payer les frais, parce que ni la municipalité, ni la province intéressées ne s'efforçaient de le faire. Il est temps d'y mettre un frein. Personne autre que le procureur général de la province ne devrait avoir le droit d'appeler la force armée.

Je ne m'oppose pas à l'amendement de l'honorable sénateur d'Edmonton, car il peut arriver que le procureur général veuille agir de sa propre initiative. Il devrait en avoir le droit.

L'honorable M. McCORMICK: Cela paraît être une solution raisonnable et je ne pense pas qu'on puisse s'y opposer. Avec cette condition, si le procureur général doit donner l'ordre et que la province soit appelée à payer pour le transport des troupes, il est probable qu'on n'en demandera pas plus qu'il n'en faut réellement. Je veux bien accepter cet amendement.

L'honorable M. CASGRAIN: L'Etat paye aux soldats leur solde. La province n'aurait à payer que leur transport et les frais supplémentaires qu'ils auraient en ne restant pas dans leurs casernes. Leur solde serait la même.

L'honorable M. GRIESBACH: Oui, pour les troupes permanentes, mais lorsqu'il s'agit de la milice non permanante, la solde et les frais n'existent qu'à partir de ce moment-là.

L'honorable M. DANIEL: Je crois que ce n'est pas le moment de discuter sur la question de savoir qui doit payer les frais. Cela se rapporte à l'article 89 et alors il faudra recommencer toute la discussion. Il est préférable de prendre les articles l'un après l'autre. Dans celui-ci il est question de l'autorité qui doit appeler les troupes, plutôt que des frais. Si vous vouliez bien, monsieur le Président, rappeler le comité au règlement, nous irions plus vite.

L'honorable SMEATON WHITE: Je voudrais qu'on supprimât l'article en discussion, dont le but, pour moi, est de rendre plus difficile l'envoi des troupes. Mes honorables collègues savent qu'en 1919, un certain nombre de représentants ouvriers ont déclaré devant une commission dont j'avais l'honneur de faire partie que le gouvernement n'avait pas le droit d'envoyer des troupes à un certain endroit où un différend industriel avait dégénéré en émeute. Lorsque ces émeutes éclatent, ce n'est pas une question de jours, mais quelquefois d'heures et même de quelques minutes. L'ancienne loi fonctionnait très bien. Cet article semble avoir pour but de rendre plus difficile l'envoi des troupes. C'est pourquoi j'en demande la suppression.

L'honorable M. GRIESBACH: Voici quel est réellement l'objet de cette disposition. Il y a certaines provinces en Canada qui entretiennent un service de police à leur frais. La province d'Alberta, et, dans une moindre mesure, la province de Saskatchewan, ont un bon service de police provinciale. Dans l'Alberta, notre gendarmerie a des mitrailleuses, des automobiles rapides, des chiens policiers, des bombes et tous les accessoires de police modernes. Cela coûte cher aux contribuables de l'Alberta, mais le procureur général de cette province est tenu au courant de tout ce qui se passe. Il n'y a pas d'émeute, ni de désordre sans être humains, et ceux-ci ne peuvent pas vivre autrement qu'en société. Or cette société devrait être organisée et être dotée d'un service de police permanent. Le procureur général d'une province bien organisée comme l'Alberta ou la Saskatchewan est immédiatement mis au courant de la situation. Dans les autres provinces, il n'y a pas de police provinciale, comme la Nouvelle-Ecosse, je peux bien le dire...

L'honorable M. TANNER: Vous faites encore erreur. Je tiens à corriger mon honorable collègue à ce sujet.

L'honorable M. GRIESBACH: Je m'explique. En Nouvelle-Ecosse quand il y a des troubles, on organise une nombreuse police.

L'honorable M. TANNER: Et les frais sont à notre charge.

L'honorable M. GRIESBACH: Et quand tout s'est calmé, on la licencie. Je connais le colonel McDonald. Il est parfaitement capable de diriger un service de police, mais il n'y a pas de policiers. Quand des désordres éclatent, on enrôle une bande de gens qu'on organise en police; mais ils ne sont d'aucune utilité. Si une province veut maintenir l'ordre dans son territoire, qu'elle entretienne un service de police: c'est la seule façon. Autrement, quand surgissent des troubles de ce genre, qu'elle en paie les frais. Pourquoi la province d'Alberta, qui se protège elle-même, devrait-elle aider à maintenir l'ordre en Nouvelle-Ecosse ou dans n'importe quelle autre province qui n'a pas de service de police? C'est pour cela que ce projet de faire payer la province me plaît. Dans l'Alberta, nous avons une police que nous entretenons à nos frais; mais nous ne voulons pas nous charger de l'ordre des autres provinces.

L'honorable M. ROCHE: C'est un service magnifique qu'il y a dans l'Alberta; tout le monde devrait aller là-bas.

L'honorable M. GRIESBACH: L'Alberta et la Saskatchewan sont des régions minières. Les mines d'Alberta ont, je crois un plus grand rendement que celles de la Nouvelle-Ecosse et emploient plus d'ouvriers.

L'honorable M. TANNER: L'honorable sénateur d'Edmonton et son collègue de Welland semblent croire que les troubles industriels n'ont lieu qu'en Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. ROBERTSON: J'ai parlé de l'Ontario.

L'honorable M. TANNER: L'honorable sénateur a semblé dire que les troubles de Cap-Breton avaient coûté des centaines de milliers de dollars. En réalité, pour l'ensemble du Canada, les frais n'ont été que de $500,000 en 50 ans. Or, je remarque, d'après le ministre de la Défense nationale, qu'on a dépensé $235,000 à Nanaïmo, Colombie-Anglaise, et $196,000 à Winnipeg, et il y avait d'autres frais, de sorte qu'on a dépensé bien peu dans Cap-Breton.

Mon honorable collègue d'Edmonton semble avoir une piètre opinion de la police organisée en Nouvelle-Ecosse. Elle était sous les ordres d'un officier qui a fait la guerre et qui, je crois, s'y est distingué. Je ne pense pas que mon honorable collègue ose dire que le colonel McDonald ne s'entend pas à commander.

L'honorable M. GRIESBACH: J'ai déjà dit qu'il était on ne peut plus compétent.

L'honorable M. TANNER: J'oserai dire que les hommes de Cap-Breton qui se sont enrôlés et qui sont allés outre-mer comptaient parmi les meilleurs soldats qui ont combattu dans les Flandres; or, il y en avait un grand nombre dans ce corps de police. Par conséquent, soit que mon honorable collègue parle sans être renseigné, soit qu'il se laisse emporter par le feu de son éloquence.

Si je comprends bien la question, le gouvernement fédéral veut simplement éviter cette faible dépense. On ne s'est pas plaint. J'ai lu les débats de la Chambre des Communes; je n'y ai pas vu un mot de plainte au sujet de l'emploi des troupes. Non, il s'agit uniquement de mettre les frais à la charge des provinces pour décharger d'autant le trésor fédéral.

L'honorable M. DANDURAND: Non, les municipalités.

L'honorable M. TANNER: C'est peut-être un but très louable, mais je rappellerai à mes honorables collègues qu'il y a d'autres frais qu'on n'a pas recouvrés. Si le gouvernement fédéral a négligé de se faire payer, c'est de sa faute. On nous a dit, ce soir, que l'Etat avait garanti de grosses sommes pour outiller comme il faut le port de Québec, mais qu'il n'avait jamais rien touché. La commission du port de Québec a négligé de payer; personne ne l'a contesté. C'est un autre exemple.

On sait aussi que les millions de dollars prêtés aux provinces de l'Ouest pour les besoins de la culture du grain, n'ont jamais été remboursés. Le gouvernement n'a guère cherché à se faire verser les intérêts. Par conséquent, ce n'est pas bien grave d'avoir négligé de payer pour l'emploi des troupes à la suite d'une grève. Pourquoi citer particulièrement ce cas-là et pas les autres? Je me sens enclin à voter en faveur de la suppression de cet article. J'estime que la loi actuelle, dans son ensemble, est assez satisfaisante, et je ne pense pas, d'après ce que j'ai pu observer, qu'on ait quoi que ce soit à gagner en rejetant la responsabilité sur le procureur général.

L'honorable M. GRIESBACH: Cet article est celui qui autorise l'appel des troupes; si vous le supprimez, vous n'aurez plus aucune disposition permettant de les appeler.

Le projet d'amendement de l'honorable R. S. White est rejeté par 16 voix contre douze.

L'honorable M. PARDEE: Qu'est-ce que l'honorable sénateur d'Edmonton veut dire en proposant d'insérer à la dix-neuvième ligne les mots "de sa propre initiative ou"?

L'honorable M. GRIESBACH: Je veux dire que le procureur général peut agir de sa propre initiative et d'après ses propres renseignements, sans l'intervention de qui que ce soit.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable collègue ferait bien de spécifier qui pourra prendre sa place; je suppose qu'en l'absence du procureur général, il doit y avoir quelqu'un qui assume l'intérim.

L'honorable W. B. ROSS: Le procureur général ou son adjoint.

L'honorable M. PARDEE: De sa propre initiative ou sur celle de son représentant.

L'honorable M. BEIQUE: Dites: "Le procureur général ou le procureur général par intérim".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, parce que la responsabilité incombe au gouvernement provincial qui agit par l'entremise de son procureur général.

L'hon. W. B. ROSS: Ce devrait être le procureur général ou son adjoint. Le procureur général, lorsqu'il n'agit pas personnellement, confie la direction de son département à son adjoint; mais il n'y a pas de procureur général intérimaire.

L'honorable M. GRIESBACH: Je ne veux pas du mot adjoint, car l'adjoint est un fonctionnaire; or, le but de cet article est de rejeter la responsabilité sur le gouvernement de la province.

L'honorable M. CALDER: Tout le monde comprendra que si le procureur général est absent, quelqu'un doit assumer l'intérim. J'ai été ministre dans un cabinet provincial, et je sais que le procureur général ne s'est jamais absenté sans désigner un procureur général intérimaire. Dans toutes les provinces, le procureur général adjoint a tous les pouvoirs du procureur général. Si on laisse le bill tel qu'il est, je suis sûr qu'on en sera satisfait.

L'amendement de l'honorable M. Griesbach est adopté.

Le nouvel article 81, ainsi modifié, est adopté.

Le nouvel article 82 est adopté.

Sur l'article 83: pouvoir d'appeler la milice étendu à d'autres districts:

L'honorable M. GRIESBACH: Je propose en amendement à cet article que le mot "peut"

soit remplacer par "doit", de sorte que l'article portera:

ledit officier commandant ou autre officier susdit devra avertir l'adjudant général.

C'est l'article qui vise le cas cité par l'honorable sénateur de Welland, celui d'un juge appelant toutes les troupes permanentes du Canada. L'article précédent dit que l'officier commandant le district appellera les troupes permanentes de son district et, s'il a besoin d'autres troupes, cet article-ci dit qu'il "peut" avertir l'adjudant général. Je propose que le mot "peut" soit remplacé par le mot "doit", de sorte qu'il devra demander d'autres troupes, s'il en a besoin.

Puis il est dit plus loin que l'adjudant général "doit" appeler autant de troupes de la milice active, etc. Je propose que l'on y substitue le mot "peut" pour cette bonne raison. Je ne suppose pas que le projet modifie les pouvoirs du gouvernement fédéral ni de l'autorité militaire quant à la disposition des troupes en Canada. D'après le bill tel qu'il est rédigé actuellement, l'officier commandant d'un district ayant reçu du procureur général l'ordre d'envoyer des troupes peut obliger l'adjudant général à continuer de lui envoyer d'autres troupes, bien qu'on puisse en avoir besoin dans une autre région. C'est le gouvernement fédéral qui doit juger en dernier ressort de la façon dont on peut disposer des troupes en Canada; c'est à lui d'en prendre la responsabilité et rien ne doit la lui enlever. C'est pourquoi je propose:

De substituer le mot "peut" par le mot "doit" à la 31e ligne et le mot "doit" par le mot "peut" à la 36e ligne (version anglaise).

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur veut-il lire l'article modifié?

L'honorable M. GRIESBACH: Le voici:

Toutefois si ledit officier commandant le district ou tout autre officier susdit considère que les services de la milice active de district autres que celui dont il a le commandement sont nécessaires pour réprimer ou empêcher une émeute ou des troubles ayant déjà éclaté ou à craindre, ledit officier commandant le district ou l'officier susdit doit avertir l'adjudant général du nombre d'officiers et d'hommes de troupe avec chevaux et équipement dont il juge avoir besoin et dont il doit être seul à juger le nombre nécessaire, et au reçu de cet avis, l'adjudant général peut appeler les troupes de la milice active qu'il juge disponibles pour satisfaire à la demande du commandant le district ou autre officier susdit formulée dans l'avis et à qui il les enverra.

Si on laissait le mot "doit" l'adjudant général, serait obligé d'envoyer toutes les troupes demandées par le commandant du district, si bien qu'il serait susceptible de prendre toutes les troupes du pays. Avec la substitution que je propose, on laisse au soin de l'adjudant général de disposer des troupes comme il l'entend.

L'honorable M. ROBERTSON: Je demanderai l'avis de l'honorable leader du gouvernement et de l'honorable sénateur d'Edmonton sur l'opportunité de faire un autre changement que voici:

Ledit officier commandant le district ou autre officier susdit peut avertir l'adjudant général, etc.

Je crois qu'après le mot susdit, il serait bon d'insérer les mots "avec l'approbation du procureur général", car si la province doit payer les frais, le procureur général devrait être consulté avant d'appeler d'autres troupes.

L'honorable M. GRIESBACH: Non. Le commandant de district est un officier à qui on a confié une mission et il doit avoir le droit d'indiquer l'effectif dont il a besoin, autrement il refusera d'endosser la responsabilité. Ceci a été mûrement étudié. Le commandant de district dit: J'ai besoin de tant de troupes. Il les demande au gouvernement fédéral. Celui-ci a le droit de dire à son tour: Nous ne vous les donnerons pas, arrangez-vous avec ce que vous avez. Ce sont des choses qui se font entre chefs militaires.

Le projet d'amendement de l'honorable M. Griesbach est adopté.

Le nouvel article 83, ainsi modifié, est adopté.

Le nouvel article 84 est adopté.

Sur l'article 85: formule de réquisition:

L'honorable M. GRIESBACH: Il faut modifier légèrement cet article. On a amendé l'article 81 en ajoutant les mots "de sa propre initiative". Voici la formule de réquisition qui a été rédigée comme si le procureur général agissait à la demande d'un juge. S'il peut agir de sa propre initiative, on a besoin de modifier la formule. Je suggère de commencer l'article 85, de la façon suivante: "Attendu que je suis informé par des personnes responsables ou", et ensuite ajouter ce qu'il y a déjà. Si le procureur général agit à la demande d'un juge il emploiera le texte du bill imprimé et, s'il agit de sa propre initiative, la formule que je propose. Je crois que cette légère modification est nécessaire.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous avons la formule actuelle. L'honorable sénateur d'Edmonton voudrait-il nous lire la nouvelle?

L'honorable M. GRIESBACH: On remarquera à la page 3 du bill que la formule prévoit le cas où le procureur général agit à la demande d'un juge. Mais nous avons déjà modifié l'article précédent en décrétant qu'il pourra agir de sa propre initiative. Par conséquent il faut modifier la formule, pour qu'elle s'applique à l'un ou l'autre cas. Mon

amendement a donc pour objet de faire insérer les mots: Attendu que je suis informé par des personnes responsables, à la place des mots suivants: Attendu que j'ai reçu un avis du juge de la cour de comté (ou de district) ayant juridiction dans cet endroit. Mon amendement est pour le cas où le procureur général agirait de sa propre initiative.

L'honorable W. B. ROSS: Mais je ne pense pas que l'amendement concorde avec la disposition d'après laquelle le procureur général peut agir de sa propre initiative.

L'honorable M. GRIESBACH: Qu'on rédige la phrase autrement; cela m'est égal.

L'honorable W. B. ROSS: On devrait dire: Attendu que je considère, etc.

L'honorable M. GRIESBACH: Très bien. Cela me convient.

L'honorable M. DANDURAND: Neuf fois sur dix, il agira de sa propre initiative, mais ce sera à la suite des informations qu'il aura reçues.

L'honorable W. B. ROSS: Qu'on laisse le texte actuel et qu'on ajoute quelque chose pour le cas où le procureur général agit de sa propre initiative.

L'honorable M. BEIQUE: Je suggère de laisser au légiste le soin de rédiger la formule de réquisition.

L'honorable M. DANDURAND: En lisant attentivement la formule, je trouve qu'elle peut très bien faire lorsque le procureur général reçoit un avis d'un juge; mais dans le cas où il agirait de sa propre initiative, on devrait supprimer le premier paragraphe et le remplacer par le suivant:

Attendu qu'on m'a demandé d'une façon satisfaisante que l'autorité civile a besoin des services de la milice active pour l'aider.

L'honorable M. GRIESBACH: Très bien.

L'honorable M. TANNER: Si vous adoptez cet amendement, cela prendra un mois pour avoir les troupes.

L'honorable M. GRIESBACH: Je retire mon amendement. L'article 85 dit:

La réquisition peut être dans la forme qui suit ou dans une forme analogue et la formule peut varier suivant le cas.

Aussi je pense qu'elle est bien telle qu'elle est.

La proposition d'amendement de l'honorable M. Griesbach est retirée.

Sur le paragraphe 1 du nouvel article 86.— Ce que la réquisition doit contenir:

L'honorable M. GRIESBACH: Il suffira, je crois, d'ajouter un seul mot. Je suppose que c'est la réquisition des troupes dont on veut parler. L'article dit:

Toute réquisition par écrit comme susdit, doit énoncer que le procureur général a reçu d'un juge de la cour du comté ou de district, ou d'un juge d'une cour supérieure, suivant le cas.

En ajoutant simplement le mot "ou" avant les mots "suivant le cas" cela suffira pour le cas où le procureur général agirait de sa propre initiative.

L'amendement de l'honorable M. Griesbach est adopté et le paragraphe 1 du nouvel article 86, ainsi modifié, est adopté.

Sur le paragraphe 2 du nouvel article 86.— Le réquisitoire contient de la part de la province un engagement à payer les dépenses.

L'honorable M. McCORMICK: Je propose que le paragraphe 2 du nouvel article 86 soit modifié comme suit:

De plus, dans chaque cas, il est incorporé dans la réquisition, qui doit être signée par le procureur général, un engagement pur et simple portant que la province paiera à Sa Majesté les frais de transport des troupes amenées de l'extérieur de la province.

Cela au lieu de: que la province paiera à Sa Majesté tous les frais et dépenses occasionnés.

L'honorable M. DANDURAND: Cela peut être réglé entre la province et l'autorité fédérale.

L'honorable M. McCORMICK: Je propose cette modification.

L'honorable M. DANDURAND: Le procureur général examinera ce que cela doit coûter à la province avant de se lancer dans de trop gros frais.

L'honorable M. McCORMICK: Je propose, appuyé par l'honorable M. Martin que l'article 86 soit ainsi modifié. Mon amendement porte que la province au lieu de payer tous les frais, n'aura à sa charge que les frais de transport des troupes amenées de l'extérieur de la province.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon honorable collègue ne ferait-il pas mieux d'insérer après le mot "dépens", à la 4e ligne, le mot "supplémentaires".

L'honorable M. McCORMICK: "Tous frais et dépens supplémentaires".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est tout ce que la province a à payer d'après la disposition actuelle, tous les frais occasionnés par l'envoi des troupes.

L'honorable M. McCORMICK: C'est cela. C'est satisfaisant.

L'honorable M. GRIESBACH: Il faut faire attention à cette disposition parce qu'il s'agit des troupes permanentes qui sont dans la pro-

vince, et celles qu'on peut y amener, ainsi que les troupes non-permanentes dans la province ou qui y sont amenées. La gouvernement fédéral a l'habitude, lorsqu'il s'agit des troupes permanentes, de ne faire payer que leur transport du lieu de garnison à l'endroit où on les demande, plus les frais que peut nécessiter le logement, etc. Il se charge de la solde et de l'équipement, peu importe où sont les troupes.

L'honorable M. CASGRAIN: Adopté.

L'honorable M. DANDURAND: Alors il n'y a pas d'amendement.

L'honorable M. CASGRAIN: Non.

Le paragraphe 2 du nouvel article 86 est adopté.

Le paragraphe 3 du nouvel article 86 est adopté.

Sur le paragraphe 4 du nouvel article 86—Enquête et rapport par le procureur général:

L'honorable M. GRIESBACH: Je demanderai à l'honorable leader du gouvernement ce que veut dire ce paragraphe. Cela m'a tout l'air du camouflage. Il est vrai que la commission qui a examiné les troubles de Sydney a recommandé une enquête, mais je ne vois pas quel rapport cela peut avoir avec la milice ou l'emploi de troupes. L'honorable leader du gouvernement pourra peut-être nous indiquer l'objet de cette disposition. En réalité elle n'a aucun effet au point de vue militaire Si l'on a besoin d'une disposition de ce genre, qu'on l'insère dans la loi d'enquête sur les différends industriels, la loi d'enquêtes publiques ou d'autres encore, mais pas dans celle-ci. Cela n'a pas de rapport avec l'appel des troupes, car cela relève du procureur général de la province.

L'honorable M. CASGRAIN: Cela ne fait pas de mal de le laisser. Il faut que le gouvernement sache pourquoi on envoie les troupes.

Le paragraphe 4 du nouvel article 86 est adopté.

Sur l'article 87—Officiers et soldats ont les pouvoirs et remplissent les fonctions de constables spéciaux:

L'honorable M. GRIESBACH: Je désire proposer un amendement à cet article. Il est très important. Il est dit au paragraphe 2 de l'article 87:

Chaque officier et soldat de cette milice active doit en tout temps, et quand il est ainsi appelé, obéir aux ordres de son officier militaire supérieur.

J'ai l'honneur de proposer comme paragraphe 3, ce qui suit:

L'hon. M. GRIESBACH.

Aucune poursuite criminelle ou autre, ne sera intentée contre un officier ou soldat de la milice active pour ce qu'il aurait pu faire ou omettre, de bonne foi, dans l'exercice de ses fonctions militaires et d'après les ordres de ses supérieurs.

De cette façon vous faites des citoyens, de vos amis, de vos voisins, des constables spéciaux. On exige d'eux, lorsqu'ils s'agit de la milice non-permanente, qu'ils obéissent aux ordres de leurs supérieurs.

Il me semble très logique de décréter qu'on ne pourra intenter aucune poursuite contre un homme qui, dans l'exercice de ses devoirs militaires, exécuta de bonne foi, les ordres de ses supérieurs.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois que c'est dans la loi d'interprétation.

L'honorable M. BEIQUE: C'est sous entendu.

L'honorable M. GRIESBACH: Ce n'est pas sous entendu, parce qu'il y a une poursuite en cours, et le parlement britannique est souvent saisi de projets d'indemnité.

L'honorable M. BEIQUE: Je ne pense pas que ce soit nécessaire et je crains que cela ne soulève des difficultés dans d'autres cas.

L'honorable M. CASGRAIN: Est-ce qu'on pend un soldat pour avoir tué quelqu'un dans l'exercice de ses devoirs militaires?

L'honorable M. GRIESBACH: L'amendement est intimement lié avec l'accomplissement des devoirs militaires. En employant la troupe dans ce pays-ci, vous pouvez vous trouver dans la situation suivante: Il peut y avoir une injonction empêchant les troupes de remplir leur devoir? Que feriez-vous dans pareille occurrence? Le soldat est entre deux feux: s'il n'obéit pas à ses supérieurs, on le punira, et s'il leur obéit, il est susceptible d'être poursuivi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si c'est nécessaire dans cette loi-ci, est-ce que cela ne le serait pas dans la loi de la milice?

L'honorable M. GRIESBACH: C'est de la loi de la milice qu'il s'agit.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Voilà des années que la loi de la milice est dans les statuts sans qu'on n'ait jamais soulevé cette question.

L'honorable M. GRIESBACH: Allez-vous attendre jusqu'à ce qu'on la soulève? Le fait est qu'il est arrivé maintes fois en Angleterre que le Parlement ait été obligé, après des troubles de ce genre, de venir au secours de l'armée en adoptant une loi générale d'indemnité.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est lorsqu'elle outrepasse ses pouvoirs.

L'honorable M. GRIESBACH: Si le Sénat le désire, je n'insisterai pas. Pour ne pas retarder les affaires, je retire mon amendement.

La proposition d'amendement de l'honorable M. Griesbach est retirée.

Le nouvel article 87 est adopté.

Le nouvel article 88 est adopté.

Sur l'article 89—La province doit payer les dépenses et frais.

L'honorable M. McCORMICK: Il est dit: tous frais et dépenses occasionnés. On devrait changer cela.

L'article 89 est adopté.

L'article 90, le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est rapporté.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: propose la 3e lecture du projet de loi.

L'honorable M. TANNER: Je propose que le bill ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais qu'il soit remis à trois mois.

L'amendement est rejeté.

La motion principale est adoptée et le bill, lu une troisième fois, est adopté.

BILL DU DEPARTEMENT DU RETABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 264, intitulé: Loi modifiant la loi du Rétablissement des soldats dans la vie civile.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est simplement pour remédier à une objection soulevée par l'auditeur général.

L'honorable M. DANDURAND: Et par le département de la Justice.

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

EXAMEN EN COMITE ET RAPPORT

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le Sénat passe à l'étude du bill en comité, sous la présidence de l'honorable M. Gordon.

Sur l'article 1—Choix et engagement du personnel:

L'honorable M. REID: Ce projet exempte les employés de tomber sous les dispositions de la loi du service civil.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, ils l'ont été dès le début, parce que l'organisation devait se faire rapidement. Il y a eu jusqu'à 10,000 employés; ce nombre a été diminué à 2,700 et on le diminue encore.

L'article 1 est adopté.

L'article 2, le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est rapporté.

TROISIEME LECTURE

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand, le bill est lu une troisième fois et est adopté.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 11 heures du matin.

SÉNAT

Président: l'honorable HEWITT BOSTOCK.

Vendredi, le 18 juillet 1924.

Séance de l'avant-midi.

Le Sénat se réunit à 11 heures a.m. et Son honneur le Président est au fauteuil.

Prières et affaires de routine.

BILL D'EMBRANCHEMENT DE CHINA-CLAY à SAINT-REMI D'AMHERST

Refus des Communes de ratifier l'amendement du Sénat.

L'honorable Président lit le message suivant de la Chambre des Communes:

Résolu qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer Leurs Honneurs que la Chambre tout en admettant le premier et le second amendements au bill n° 64, intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada de l'embranchement de China Clay jusqu'à Saint-Rémi d'Amherst, dans la province de Québec, n'acquiesce pas à leur troisième amendement pour les raisons suivantes: Que le réduction de $105,000 à $59,000 de la somme qui doit être dépensée pour le réseau total et de $52,500 à $29,750, par mille, rend impossible cette entreprise, comme on le verra par l'estimation suivante:

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, ce message déclare que la Chambre des Communes approuve deux importants amendements présentés par l'honorable sénateur de Grenville (l'honorable M. Reid), mais qu'elle repousse l'amendement suggéré dans l'Annexe. Dans cette annexe on évaluait à $52,500 la dépense par mille. Ce chiffre avait été réduit à $29,750 par le Sénat. Le ministre des Chemins de fer a obtenu des ingénieurs une estimation de $45,652 par mille pour la construction. On a découvert que le chiffre de deux milles incrit dans l'estimation était erroné et que l'embranchement couvrirait 2.3 milles. C'est pourquoi, après consulta-

tion avec l'honorable représentant de Grenville, il a été décidé de demander au Greffier en Loi du Parlement d'amender l'annexe et d'accorder $45,000 environ par mille au lieu de $52,500. Nous suspendrons l'examen de cette question jusqu'à ce que nous recevions le rapport du Greffier en Loi.

On remet à plus tard l'étude de ce message.

BILL DES PENSIONS

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: propose en deuxième lecture l'adoption du bill n° 255, intitulé: Loi modifiant la Loi des Pensions.

Il dit: Honorables messieurs: ce bill qui nous arrive à cette heure tardive de la session est l'œuvre d'un commission royale présidée par M. Ralston. Le rapport de cette commission a été revu par un comité spécial de la Chambre des Communes qui a siégé durant la majeure partie de la session pour entendre les dépositions de tous ceux qui avaient à présenter des réclamations. Après mûres délibérations ce comité a soumis son rapport assez tardivement, et le ministre du Rétablissement des soldats a simplement pris le rapport et incorporé ses recommandations dans le bill qui nous est maintenant présenté.

Ce bill a été soumis aux Communes, en seconde lecture, au cours de la semaine et il a été adopté avant-hier, sans la moindre discussion, d'après ce que je puis constater par le Hansard des Communes. En d'autres termes, à la fin de la session, cette importante législation a été adoptée par la Chambre des Communes telle qu'elle est arrivée du comité.

Nous avons maintenant à l'étudier et j'en propose l'adoption en deuxième lecture. Ce n'est pas sans anxiété que j'attends à ce sujet l'opinion du Sénat.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, il est peu de questions sur lesquelles le Sénat ait entendu autant de faussetés que celle des pensions. Dans les derniers jours de la dernière session, un bill nous fut présenté et personne ne peut dire que le Sénat l'ait sérieusement considéré. Suivant les apparences, cependant, le résultat de nos délibérations n'a pas été satisfaisant. En dépit du fait que notre comité a siégé durant environ un mois pour considérer cette mesure, je doute fort que les membres de cette Chambre aient été contents du jugement du comité.

Nous avons maintenant à étudier un bill des pensions tout aussi important et dont les corollaires fort complexes ne signifient pas seulement une dépense de dollars et de sous, mais aussi une très lourde charge pour le Dominion. Ce bill mérite la meilleure considération et les plus soigneuses délibérations que les membres de cette Chambre puissent lui donner, mais il est entendu que nous ne pouvons pas l'étudier sérieusement avant que le premier ministre ait annoncé la date de la prorogation.

Si nous n'étions en présence du fait que les bénéficiaires du bill des pensions verront leur boni s'éteindre cette année, et que nous sommes ainsi forcés à agir avant la prochaine session, il est probable que nous ne nous en occuperions pas. Dans les circonstances, cependant, il est nécessaire de prolonger l'application de cette mesure de boni et de considérer ce bill.

Je dirai davantage, honorables messieurs, j'ajouterai que durant les quelques séances que nous avons à notre disposition, nous étudierons cette mesure. Bien que nous ne pourrons pas lui donner toute la considération qu'il mérite, et que nous aurions pu lui donner, si nous avions eu plus de temps à notre disposition, il ne sera pas dit que nous aurons négligé le devoir qui nous incombe, même si nous avons à détenir le parlement plus longtemps qu'il ne faut. J'irai même jusqu'à proposer à mon honorable ami, s'il y consent, de nommer un comité composé de huit membres, dont quatre seront désignés par lui-même et quatre par moi-même, lesquels présenteront leur rapport au Sénat à une heure raisonnable cet après-midi Je ne prétends pas que leur rapport sera adopté à l'unanimité, mais je crois que nous pourrons l'accepter et que le bill sera adopté peut-être en éliminant certaines dispositions. Il ne sera pas dit que le Sénat manquera à son devoir, même si la prorogation doit en être retardée.

Une telle action empêchera de dire que le Sénat n'était pas prêt à étudier cette très importante mesure, et elle aura de plus l'avantage, si nous repoussons quelques-uns des principes du bill, principes uniques dans leur genre et entièrement nouveaux pour nous, de permettre au gouvernement de présenter des amendements à la session prochaine, s'il le juge à propos. Il est désirable, je pense, d'accorder une sanction légale à certaines pratiques exercées par le département sans qu'il y ait été jusqu'à présent autorisé par la loi.

Si mon honorable ami adopte ma suggestion, je puis promettre qu'un rapport sera présenté cet après-midi, afin que le Sénat puisse s'en occuper dans la soirée.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs: voici probablement la dernière mesure que nous avons à étudier durant la présente session. J'accepte la suggestion de mon honorable ami. Nous pouvons adopter le

bill en seconde lecture et nommer un comité spécial. Je désignerai quatre membres et mon honorable ami fera de même, et nous pourrons ensuite ajourner à trois heures.

Je propose l'adoption du bill en deuxième lecture.

La motion est adoptée et le projet subit sa deuxième lecture.

MOTION POUR COMITE SPECIAL

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur veut-il me donner les noms de ceux qu'il propose?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les honorables sénateurs Black, Macdonell, Sharpe et le proposeur.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que le comité soit composé de MM. Black, Macdonell, Sharpe, sir James Lougheed, Dandurand, Ross, Tessier, Pardee.

L'honorable M. GRIESBACH: Honorables messieurs, je voterai contre la motion parce que, d'après moi, il y a des raisons qui motivent son examen par le comité plénier. Pour ceux qui comprennent à demi-mot, il est facile de voir, d'après les remarques de présentation du leader du gouvernement, accompagnées des observations du chef de l'opposition, quelles sont les intentions du comité que l'on a si sérieusement proposé de former pour examiner le bill. En d'autres termes, je suis franchement d'avis que cette suggestion est un expédient pour tuer cette mesure. Pour ces motifs, je m'opposerai à la motion et j'appuierai jusqu'au bout les clauses du bill que j'approuve.

Je suis prêt à proposer le rejet de certaines clauses du bill; mais je crois que le Sénat, réuni en comité plénier, aurait pu disposer de ces objections et adopter en même temps les principales dispositions du bill et les incorporer à la loi du parlement. Je m'opposerai donc à la nomination du comité.

L'honorable M. DANDURAND: Je veux exposer à mon honorable ami ma manière de voir. Je demanderai au sous-ministre de venir nous dire quelles sont les clauses qu'il faut nécessairement adopter durant la session actuelle. Si le comité partage mon opinion, j'ai l'intention d'ajourner l'adoption des clauses qui ne sont pas absolument essentielles à l'administration de la loi, ou à l'allocation du boni au sujet duquel nous nous entendons tous.

L'honorable M. GILLIES: Honorables messieurs, je crois qu'il est important que l'honorable représentant d'Edmonton (l'honorable M. Griesbach) fasse partie de ce comité.

L'honorable M. GRIESBACH: Non.

L'honorable M. GILLIES: Je crois qu'il comprend cette question mieux qu'aucun autre sénateur et comme il l'a étudiée soigneusement, je pense que sa présence au comité nous serait d'un grand secours.

L'honorable M. GRIESBACH: Je remercie l'honorable sénateur de sa suggestion; mais, avec les opinions que je viens de formuler, je ne puis faire partie de ce comité. J'assisterai certainement aux séances, si elles sont publiques, et j'y serai, lorsque le bill sera discuté.

La motion renvoyant le bill au comité spécial est adoptée.

L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

LA MOTION POUR NOMMER UN COMITE SPECIAL EST RETIREE

Le Sénat reprend la discussion du 16 juillet sur la motion de l'honorable M. Bennett:

Que l'on nomme un comité spécial du Sénat pour faire enquête et rapport à divers intervalles sur:

(a) Les déclarations et les accusations au sujet de la marine marchande du gouvernement canadien et des chemins de fer nationaux faites au Sénat par l'honorable J. D. Taylor, le 8 mai de l'année courante.

(b) L'acquisition de la propriété connue à Paris, France, sous le nom d'hôtel Scribe, et tous les pourparlers, transactions et paiements survenus au sujet de cette propriété.

(c) L'emploi ou l'engagement d'un certain Arinovici par les chemins de fer nationaux, les services qu'il a rendus, s'ils existent, et la commission, le salaire, ou autre rémunération à lui payés par les ou de la part des chemins de fer nationaux.

(d) Le système d'achat des fournitures pour l'usage ou au sujet desdits chemins de fer nationaux.

(e) Le dépôt à, et le retrait de la Home Bank du Canada par les chemins de fer nationaux d'un million pris à même les fonds publics le ou vers le mois de mai 1923.

(f) En général, toutes les questions, matières et choses qui, à la discrétion du comité, peuvent se rapporter aux sujets précités, ou que le comité juge nécessaire d'examiner.

(g) Que ladite enquête doit être sujette à une condition, et c'est qu'aucune question d'exploitation ou d'administration durant l'année 1924, et dont l'enquête pourrait être préjudiciable, de l'avis des administrateurs, à la propriété du réseau ou à son exploitation, ne peut être soumise à l'enquête.

(h) Que ledit comité soit composé des honorables messieurs.

(i) Que ledit comité ait le pouvoir d'accepter sous serment des dépositions et d'envoyer quérir les personnes, les documents, et les dossiers, et d'employer les aides que le comité jugera indispensables pour les fins de l'enquête.

L'honorable JULES TESSIER: Honorables messieurs: je ne veux pas discuter au long cette motion. Lorsque j'ai proposé l'ajournement du débat, aux petites heures ce matin, j'étais sous le coup de l'émotion créée par les paroles fort éloquentes de l'honorable sénateur de Simcoe (l'honorable M. Bennett). Le fait est que je n'ai jamais entendu un aussi

bon discours pour défendre une aussi mauvaise cause. Son discours était très long et j'espérais pouvoir le lire dans le Hansard afin de lui répondre mieux. Mais il est trop tard maintenant, et je ne doute pas que mon honorable ami consente à ce que cette question soit renvoyée à la prochaine session, pour que nous ayons le temps de lire ses discours et d'en arriver à des conclusions plus sages. Il est trop tard maintenant pour nommer un comité, et j'espère que l'honorable représentant de Simcoe consentira au renvoi de sa motion jusqu'à la session prochaine.

L'honorable M. BENNETT: Honorables messieurs, je regrette l'attitude prise à ce sujet par le gouvernement. Lorsque cette question a d'abord été soulevée, à cause de l'urgence d'adopter les bills de chemins de fer, je fus moi-même fort indulgent. J'avais espéré qu'à la suite de la considération dont j'avais fait preuve en n'insistant pas pour que l'enquête eut lieu immédiatement, le gouvernement se serait occupé des accusations que j'avais formulées, et que des témoins seraient appelés de Montréal. Toutefois, le gouvernement a jugé bon de bloquer toute forme d'enquête en faisant toujours se lever quelque membre de l'autre côté de la Chambre pour intervenir dans le débat et empêcher un vote. A cause de la détermination du gouvernement d'empêcher toute enquête sur cette question je ne demanderai pas à ceux qui sont assis, sur les banquettes qui m'avoisinnent de continuer le débat. Il est maintenant hors de propos de demander une enquête, mais j'exprimerai sincèrement l'espoir qu'entre la prorogation et la prochaine session, des élections générales auront lieu et dans cette alternative une enquête ne sera plus nécessaire sur les individus dont les faits et gestes ont été révélés. Laissez-moi vous répéter d'autre part que si les élections générales n'ont pas lieu, si ces écuries d'Augias du Canadien-National ne sont pas nettoyées à la session prochaine, et si je suis encore au milieu de vous, comme je l'espère bien, il y aura une enquête dès le commencement de la session, et je prouverai alors, comme je puis l'établir, des choses qui attaqueront encore plus le caractère des représentants de ce gouvernement que celles que j'ai déjà proférées ici.

Je n'ai pas accusé les employés subalternes. Je les laisse de côté. Contrairement à l'un des amis du gouvernement aux Communes, M. Bourassa, je ne m'abaisse pas à attaquer quelques figurants secondaires. Parmi les milliers et les milliers d'employés du Canadien-National, il y a certainement des moutons noirs, mais je ne m'en occupe pas. Je frapperai au bon endroit, à la tête des administrateurs supérieurs. Comme la pluie arrive des hauteurs et détrempe le sol, la condition des principaux administrateurs du Canadien-National influence les subalternes et se répand dans tout l'organisme. J'ai l'assurance, par écrit et autrement, de la part de nombreux employés inférieurs des chemins de fer, non pas ceux des quartiers généraux à Montréal,—qu'ils verraient avec bonheur une enquête se faire. Je répète que parmi les employés du Canadien-National, il y en a des milliers qui appartiennent à ce que nous possédons de mieux au pays, et nous n'avons pas besoin des proclamations tapageuses du président du réseau, transmises par radio, et payées à des taux extravagants par le peuple canadien, pour savoir quel est le moral de ces gens. Lorsque le président fit son apparition, il trouva ces hommes honnêtes, bien pensants et intègres; et il reconnaît que la confiance qu'ils avaient en lui est sapée et amoindrie. C'est pourquoi il s'empresse de faire des déclarations au public.

Je demande l'autorisation de retirer ma motion, mais à la session prochaine, le gouvernement en entendra parler encore.

La motion est alors retirée.

LE BILL DE L'EXTRACTION DU QUARTZ AU YUKON

PREMIERE, DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES

Bill nº 6, intitulé: Loi concernant l'exploitation du quartz dans le territoire du Yukon.—(L'honorable M. Dandurand.)

BILL D'EMBRANCHEMENT DE CHINA-CLAY A SAINT-REMI D'AMHERST

MESSAGE A LA CHAMBRE DES COMMUNES

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je propose.

Qu'un message soit envoyé aux Communes pour leur faire savoir que le Sénat n'insiste pas maintenant sur son troisième amendement au bill de la Chambre des communes nº 64 intitulé: Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada depuis l'extrémité de l'embranchement de China Clay jusqu'à Saint-Rémi d'Amherst, dans la province de Québec", et propose maintenant l'amendement qui suit:

Dans l'Annexe

Sous la rubrique: "Parcours comprenant les régalages existant."

Remplacer "$52,000" par "$42,652".

Sous la rubrique: "Dépense moyenne par mille".

Remplacer "$52,000" par "$42,652".

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à trois heures de l'après-midi.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

BILL DES PENSIONS

RAPPORT DU COMITE SPECIAL

L'honorable M. PARDEE: Honorables messieurs, en présentant le rapport du comité spécial auquel on a renvoyé le bill des Communes n° 255, intitulé: Loi modifiant la Loi des pensions, je donnerai un court résumé de ce qui a été fait des diverses clauses de cette mesure.

Aux pages 1 et 2, l'article 2 a été retranché.

A la page 3, dans la ligne 9, les mots "Conseil composé d'un" sont retranchés, et l'article 5 est amendé par l'élimination des deux mots "agissant de concert" après "Bureau d'appel fédéral" aux lignes 11 et 12. On a cru que ce changement rendrait la clause plus acceptable et préviendrait les conflits qui semblent vouloir se produire.

Sur la même page, ligne 22, l'article 6 a été retranché.

Même page, ligne 37, le mot "doit" est remplacé par "peut".

A la page 4, ligne 10 à 14, retrancher à partir du mot "pensionnaire" jusqu'à la fin de la nouvelle clause. C'est-à-dire que la clause telle qu'amendée est maintenant éliminée, ses quatre dernières lignes commençant par les mot "en outre".

Aux pages 4 et 5 tout l'article 9 est retranché.

A la page 5 et 6, l'article 10 est retranché.

A la page 6, il faut retrancher tout l'article 11.

A la page 6, ligne 17, après le mot "pensionnaire" insérer les mots suivants au commencement de la clause:

Qui, à l'époque de son décès, recevait une pension au taux de 5 pour 100 et

A la page 7, retrancher tout l'article 14.

A la page 7 retrancher l'article 15.

A la page 8 retrancher les lignes précédant la ligne 18 depuis le nouveau paragraphe 3.

A la page 8, retrancher les lignes de la première à la troisième.

Au lieu du paragraphe 3 de l'article 18, substituer le suivant:

"(3) Le droit d'appel peut être exercé pendant la plainte, quelle que puisse être la dernière de ces deux dates".

A la page 9, retrancher l'article 19, qui est celui du boni et insérer le suivant:

19. Est modifié l'article six du chapitre trente-huit des Statuts de 1922, par l'addition, après les chiffres "1923", à la sixième ligne, des mots et chiffres "et 1924 et 1925".

A la page 10, retrancher l'article 20. Retrancher de même les annexes.

L'honorable M. CALDER: Les deux annexes ou une seule.?

L'honorable M. PARDEE: Toutes les annexes.

Je propose l'adoption du rapport.

L'honorable M. GRIESBACH: Honorables messieurs, je propose que l'on n'adopte pas ce rapport et que ce bill soit renvoyé au comité plénier.

L'honorable M. McMEANS: Pouvons-nous obtenir quelque information du président du comité? Prenez l'article 15, par exemple. Je crois que les opinions ont fort différé au sujet du droit d'appel. C'est le sujet de discussion favori des vétérans de la grande guerre. Ils prétendent qu'il est impossible d'obtenir un appel d'une décision du bureau des Pensions. A-t-on l'intention de faire disparaître le droit d'appel?

L'honorable M. PARDEE: On leur donne un nouveau droit d'appel.

L'honorable M. McMEANS: L'article est retranché.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais il est remplacé par un autre.

L'honorable M. PARDEE: Leur donnant deux années au lieu d'une.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le droit d'appel est ample.

L'honorable M. GRIESBACH: Ce serait une chose scandaleuse si, par l'adoption de ce rapport, la discussion était terminée et que le Sénat n'ait pas d'autres occasions d'étudier cette mesure. Si tel est le résultat de l'adoption du rapport, je répète, que ce serait un scandale et que le geste serait mal avisé.

Ce que je désire est de renvoyer ce bill au comité plénier et de discuter cette mesure clause par clause. Considérons le rapport du comité clause par clause. Il se peut que nous nous entendions sur plusieurs points; très bien, nous les adopterons; mais discutons les clauses que le comité se propose de retrancher ou de changer considérablement. Je ne crois pas que les sénateurs puissent penser qu'avec l'adoption de ce rapport, la discussion soit close.

L'honorable M. SCHAFFNER: Si les règlements me le permettent, je désire protester aussi énergiquement que possible. Nous avons une répétition de ce qui s'est produit à la dernière session. Plusieurs d'entre nous, et les sénateurs du Manitoba m'appuieront, je pense, ont reçu députation sur députation de la part des vétérans, à Winnipeg et ici, pour apprendre que ceux-ci n'approuvent pas du tout le bill actuel des pensions. L'année dernière un bill fut présenté, comme celui-ci, dans les derniers jours de la session.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois qu'il fut présenté un mois avant la prorogation, et qu'il a été renvoyé au comité spécial qui a siégé durant un certain nombre de jours.

L'honorable M. SCHAFFNER: Je ne commets point d'erreur, je pense, en déclarant qu'il se peut que cette mesure ait été présentée au comité mais elle ne fut pas soumise au Sénat avant la fin de la session.

L'honorable M. GRIESBACH: Un jour.

L'honorable M. SCHAFFNER: La même chose se reproduit maintenant. Le bill a été présenté hier, je pense.

L'honorable M. GRIESBACH: Ce matin.

L'honorable M. SCHAFFNER: Et l'on nous demande, cet après-midi, à la veille même de la prorogation, de considérer ce bill et de donner satisfaction aux soldats et au pays. C'est impossible.

L'honorable M. LAIRD: Honorables messieurs, il faut nous rappeler que ce bill a reçu la considération des Communes avant de nous arriver. Suivant les apparences c'est une mesure législative fort importante et qui affecte un grand nombre d'individus. Nous avons entendu le rapport du comité qui change tout le bill. Il me semble que l'on exige un peu trop en demandant au Sénat d'approuver les modifications apportées à ce bill, modifications qui le rendent inapplicable, sans même donner un mot d'explication. Il se peut que le comité ait raison, mais demander au Sénat de tuer un bill sans explication est une procédure toute nouvelle. Je crois que nous avons droit à une explication, et si nous ne pouvons l'obtenir qu'en nous formant en comité, je pense que nous devons nous former en comité.

L'honorable M. BRADBURY: J'apprécie fort les paroles de l'honorable sénateur qui m'a précédé, et je crois qu'il serait injuste d'adopter la motion sans fournir d'explications à ceux que cette mesure intéresse au premier chef. Je crois que l'on devrait expliquer les amendements.

Je proteste, comme l'a fait l'honorable représentant de Boissevain (M. Schaffner) contre la présentation de ce bill à la onzième heure. Le Sénat reconnaît, sans doute, que ce bill est de suprême importance pour des milliers d'individus qui ont fait de très grands sacrifices. Le Sénat a à cœur de rendre justice aux vétérans et c'est pourquoi il est malheureux que ce bill soit présenté à cette heure tardive. Lorsque vous examinez les multiples clauses de ce bill, vous vous rendez compte qu'il est absolument impossible de saisir le véritable sens de cette mesure ainsi que des amendements présentés par mes honorables amis. Nous devons avoir quelques explications pour en arriver à une conclusion satisfaisante. Nous approuverons peut-être les amendements quand nous saurons ce qu'ils sont. Je crois que le bill était tel, quand il nous est parvenu, qu'il devait être amendé. Le simple fait que cette mesure nous arrive avec la recommandation de la Chambre des Communes n'est pas une garantie, aux yeux du Sénat, qu'elle mérite de devenir loi. Nous avons eu à amender tant de mesures nous venant de cette Chambre qu'à mon avis il n'est pas justifiable d'adopter cette loi telle quelle.

L'honorable M. PARDEE: Je n'ai pas l'intention de soustraire cette mesure à l'examen du comité si tel est le désir de cette Chambre. Je ne voulais donner qu'un court résumé des changements apportés au bill par le comité.

L'honorable M. LAIRD: Ce n'est que du grec pour nous tous.

L'honorable M. PARDEE: Je n'ai pas d'objection à ce que ce bill soit étudié en comité.

CONSIDERATION EN COMITE ET RAPPORT

L'amendement de l'honorable M. Griesbach est accepté, et le Sénat se réunit en comité pour l'étude du bill.

L'honorable M. McMeans est au fauteuil.

L'article 1 est adopté.

Article 2,—Mauvaise conduite,—

L'honorable M. GRIESBACH: Quel est l'amendement qu'on propose?

L'honorable M. McLENNAN: Qu'il soit retranché.

L'honorable M. GRIESBACH: C'est une clause importante. Sa signification doit être expliquée à la Chambre par l'honorable sénateur en charge du bill. Les sénateurs qui ne connaissent pas bien cette loi méritent de comprendre ce qu'elle signifie.

L'honorable M. PARDEE: Cette clause s'applique aux pensions qui doivent être données à ceux qui souffrent de maladies vénériennes. La question a été soulevée en comité pour savoir si un homme, après avoir servi et avoir été licencié, et rappelé sous les couleurs, en excellentes conditions physiques, le mal faisant sa réapparition durant son second terme, aurait le droit de s'adresser aux commissaires des pensions et de demander une pension. Le comité a décidé qu'il ne pourrait

pas le faire parce que le mal ne serait pas dû au fait qu'il aurait servi sur un véritable théâtre de la guerre.

L'honorable M. GRIESBACH: Mon honorable ami n'a pas très bien compris la signification de cet article. Ceci couvre le cas d'un homme qui a eu à certaine période de sa vie une maladie vénérienne. Il s'enrôle et il passe aux yeux du médecin comme étant en parfaite santé. Par la suite, à cause des difficultés qu'il traverse durant son service actif, sa maladie reparaît. La pratique du Bureau des Commissaires dans le passé a été de lui accorder une pension proportionnée à ce que l'on pourrait appeler une aggravation de la maladie.

Je remarque que beaucoup de personnes en discutant cet article sont plutôt portées à considérer le nom de la maladie. Supposons qu'un homme est allé patiner à l'automne sur la glace mince, qu'il enfonce dans l'eau glacée, qu'il contracte la pneumonie et qu'il guérisse. Plus tard, il s'enrôle et à la suite des difficultés qu'il traverse dans le service, la pneumonie reparaît. Je ne sais si c'est possible, mais à cause de l'aggravation de sa maladie, il a droit à une pension. Le nom de cette maladie, cependant, et le fait que les risques dépendent beaucoup de la conduite de l'individu, feront que les honorables sénateurs s'opposeront à considérer même l'examen du cas. Je soumets qu'un homme qui a souffert de maladies vénériennes, qui subit avec succès l'examen médical et qui subit un retour de la maladie, comme conséquence de son séjour dans l'armée, a droit à une considération. Comme question de fait, il a reçu une considération.

L'honorable M. PARDEE: C'était laissé jusqu'ici à la discrétion du Bureau. Mais cet article du bill en fait une obligation.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les honorables sénateurs ne doivent pas oublier que la Loi des Pensions ne s'applique pas seulement à ceux qui ont servi durant la grande guerre, mais qu'il s'applique aussi aux membres de la milice dans n'importe quel théâtre où ils servent. S'ils servent à la répression d'une émeute...

L'honorable M. GRIESBACH: Absolument non. Il n'y a rien qui le rende applicable à ce cas.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce bill est un bill des pensions de la milice, et suivant les déclarations du président du Bureau des Pensions, il est applicable dans ce cas. Je prie les sénateurs de bien se le rappeler. A l'heure actuelle les Commissaires des Pensions ont une autorité discrétionnaire pour considérer cette maladie particulière. Si nous avons un Bureau de Pensions auquel nous pouvons nous fier pour un sujet aussi important, il n'y a pas de doute que nous pouvons laisser à leur discrétion des cas de cette nature.

L'honorable M. DANIEL: Cette discrétion disparaît par l'application de cette loi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, ils ont pleine autorité pour s'en occuper.

L'honorable M. DANIEL: Indépendamment de cette clause?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'espère que le Sénat appréciera les services rendus par le comité à la onzième heure en s'occupant de ce bill. Il n'y avait plus qu'une alternative en vue, le renvoi à la prochaine session. Il est manifeste pour tous que si ce bill n'est pas étudié à la lumière du rapport du comité, il sera impossible de faire quoi que ce soit. Si l'on n'avait pas témoigné ce matin d'un si grand désir de considérer cette mesure, il n'y aurait pas eu d'autre alternative que d'en renvoyer l'étude à la prochaine session.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois avoir exposé, ce matin, en termes suffisamment clairs que je n'ai pas l'intention d'imposer cette mesure au Sénat, si cette Chambre veut la remettre à plus tard. Si l'on m'avait présenté la suggestion d'adopter simplement un amendement pour prolonger l'application du boni, qui expire à l'automne, et de renvoyer le bill à la session prochaine, j'aurais été prêt à répondre affirmativement. Je l'aurais fait, mais pas parce que j'y étais autorisé. Il est vrai que le projet a été présenté par le ministre, mais après quatre mois de travail à la Chambre des Communes, il nous est envoyé dans les dernières heures de la session. Nous avons le droit de considérer le bill durant un mois si nous le voulons. J'ai consenti à ce qu'il soit envoyé au comité pour que nous sachions quelles sont les clauses nécessaires à l'application de la loi. Nous nous sommes formés en comité et nous avons fait davantage; nous avons examiné les clauses les unes après les autres, et après avoir entendu le témoignage des experts, nous avons décidé que nous n'irions pas plus loin durant la session actuelle. J'approuve le rapport du comité et je l'appuierai.

L'honorable M. BRADBURY: Si les explications qui viennent d'être fournies nous avaient été données auparavant, je crois qu'il n'y aurait pas eu de débat. Je partage l'avis de l'honorable sénateur. Je comprends l'objection. Le bill aurait dû recevoir plus mûre

considération de notre part. En même temps le Sénat n'aurait pas voulu rejeter cette mesure.

L'honorable J. H. ROSS: Oh, non.

L'honorable M. BRADBURY: Après les renseignements donnés par mon honorable ami je suis prêt à accepter les amendements avec l'entente que nous pourrons les mettre à l'épreuve et demander un changement l'an prochain s'ils ne nous plaisent pas.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce sera l'ouvrage du gouvernement de présenter ces amendements l'an prochain.

L'honorable M. LAIRD: Honorables messieurs, je partage l'avis de mon honorable ami le représentant de Selkirk (l'honorable M. Bradbury) à ce sujet. Si nous avions eu quelque explication lorsque le rapport fut présenté, je ne crois pas qu'il y aurait eu la moindre objection; mais sans explication du tout, c'eût été trop attendre de nous que de nous demander de mutiler un bill qui a reçu la sérieuse considération de la Chambre des Communes.

L'honorable M. PARDEE: Honorables messieurs, vous m'avez signifié que j'aurais dû fournir des explications. Permettez-moi de vous dire qu'il eût paru inconvenant de ma part de présenter les explications qui vous ont été données par les deux leaders du Sénat. J'ai simplement présenté le rapport de mon comité et mon rôle finissait là.

L'article 2 est biffé, tel que recommandé.

L'article 3, qui spécifie le temps durant lequel doit être présentée l'application, est accepté.

L'article 4 est adopté.

Article 5—Pension ou allocation de commisération dans les cas particulièrement méritoires:

L'honorable M. PARDEE: L'article 5 est amendé. Les mots: "Conseil composé de" dans la 9ème ligne sont retranchés.

L'honorable PRESIDENT: Ainsi que les mots "agissant de concert" dans les lignes 11 et 12.

Les amendements sont adoptés ainsi que l'article 5 amendé.

Article 6—Enfants du pensionnaire, des classes de 1 à 5:

L'honorable PRESIDENT: La recommandation du comité est de retrancher l'article 6.

L'honorable M. GRIESBACH: Honorables messieurs, je crois qu'il est bon d'attirer l'attention du Sénat sur le fait que les articles 6 et 10 se tiennent et que nous devrions les considérer ensemble. Si l'une disparaît, l'autre devra subir le même sort.

L'honorable M. PARDEE: Elles disparaissent toutes deux.

L'honorable M. GRIESBACH: Je ne dis pas qu'elles devraient toutes les deux disparaître. Je dis simplement qu'elles se tiennent. L'article 6 s'applique aux enfants, et l'article 10 s'applique aux veuves Elles se rapportent à cette partie de la loi des Pensions qui spécifie que si un pensionnaire, placé dans les classes de 80 à 100 pour 100, vient à mourir durant une période de cinq ans, sa veuve et ses enfants reçoivent une pension. La raison de l'existence de cette clause est la suivante. Un homme qui reçoit une pension de 80 à 100 pour 100, souffre d'une maladie ou d'une infirmité qui le rend pratiquement incapable de travailler. Il se peut qu'il ait le bras ou la jambe amputé à l'articulation; ou il se peut qu'il soit à un degré avancé de tuberculose, ou qu'il ait une affection de ce genre. Cet homme est quelquefois dans un état pire que la mort, puisqu'il est une source de troubles et de dérangements pour sa famille. On a considéré qu'un homme souffrant d'une maladie de cette sorte, et revenant chez lui, n'augmente pas les revenus de sa famille, mais doit rester à la maison et se fier sur sa pension, et que l'Etat ne fait que rendre simple justice à sa famille en spécifiant dans la loi que si cet homme meurt durant une certaine période, sa veuve et ses enfants doivent recevoir une pension tout comme s'il était mort de la maladie pour laquelle il reçoit une pension. D'après la loi actuelle, cette période est de cinq ans. Je le répète: si un homme reçoit une pension dans l'une des classes de 80 à 100 pour 100, et s'il meurt durant une période de cinq ans de n'importe quelle maladie, sa femme et sa famille reçoivent une pension. L'objet de la clause que nous discutons présentement est de prolonger cette période de cinq à dix ans. Un homme placé dans une telle situation n'est d'aucune utilité pour sa famille et ne peut contribuer à lui aider. Il ne peut rien pour son avenir. En conséquence, il me semble que s'il meurt après cinq ans, mais avant dix ans, sa femme et sa famille ont autant besoin de pension que durant la première, seconde, troisième, quatrième ou cinquième année, ainsi que la loi actuelle le spécifie. Rappelez-vous que la pension disparaît dès que les enfants ont seize ans. J'appuie ces deux articles et je demande qu'ils soient mis ensemble.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il est nécessaire de remarquer que cette clause s'applique quand la mort est due ou non au service. Si la mort n'est pas causée par le service, un fardeau de cette nature ne doit pas être imposé au pays. Le comité a convoqué en sa présence le président du Bureau des

Pensions et le sous-ministre du département du Rétablissement des soldats. Il me reste à déclarer que si l'élimination de cette clause a comme résultat le malheur d'un ou de plusieurs, le gouvernement peut toujours y porter remède et je suis sûr que si des cas de cette nature sont présentés au parlement établissant que la loi a de mauvais effets, les autorités seront toujours heureuses d'amender la loi. Ce que nous faisons aujourd'hui n'est pas éternel. Il est probable que nous aurons souvent à considérer un projet semblable. Ce n'est qu'avec les années et l'expérience que nous parviendrons à régler ces questions si contentieuses aujourd'hui.

Je propose l'adoption de la recommandation du comité.

La suggestion de retrancher l'article 6 est adoptée.

Article 7—Date à laquelle le paiement de la pension d'invalidité doit commencer.

L'honorable PRESIDENT: L'article 7 doit-il être adopté tel qu'amendé?

L'honorable M. GRIESBACH: Quel est l'amendement?

L'honorable PRESIDENT: Le mot "devra" est remplacé par "pourra" dans la ligne 37.

L'honorable M. GRIESBACH: J'y consens.

L'amendement est accepté et l'article 7 tel qu'amendé est adopté.

Article 8—Allocation annuelle pour soutien des père et mère.

L'honorable PRESIDENT: L'article 8 est amendé.

L'honorable M. GRIESBACH: Quelle est la nature de l'amendement?

L'honorable M. PARDEE: L'amendement a pour objet de retrancher les quatre dernières lignes.

L'honorable PRESIDENT: Tous les mots après le mot "pensionnaire":

En outre, lesdits avantages ne sont pas refusés ou discontinués si, en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, le pensionnaire est incapable de continuer à contribuer au soutien de son père ou de sa mère, ou des deux.

L'honorable M. DANDURAND: C'est-à-dire que le second point est retranché.

L'amendement est accepté et l'article 8 tel qu'amendé est adopté.

Article 9—Conditions auxquelles la pension est payable aux veuves.

L'honorable PRESIDENT: L'article 9 est entièrement retranché.

L'honorable M. GRIESBACH: Honorables messieurs, je ne puis pas approuver toute cette clause, parce que j'ai des doutes sérieux sur l'application de certains paragraphes; mais je désire appuyer l'alinéa *i* du paragraphe *b* du sous-article 1:

Une pension doit être payée si le mariage a eu lieu avant l'expiration d'une année après la réforme du membre des forces.

Je l'approuve parce qu'elle s'applique au cas d'un soldat qui était fiancé au moment de son engagement et qui différa son mariage jusqu'à son retour. S'il avait décidé de se marier pendant son service il aurait donné à sa femme l'allocation de séparation, les bénéfices du fonds patriotique, etc., et il aurait imposé au pays l'obligation de verser une pension à son épouse après sa mort. Mais il lui convenait mieux, ainsi qu'à sa fiancée, d'aller à la guerre d'abord et de se marier ensuite. Nous nous sommes intéressés au rétablissement civil des militaires. Nous avons un département spécial pour s'en occuper. L'on n'ira pas nier que le mariage d'un soldat après son licenciement fait partie de son rétablissement dans l'état civil; et si, au cour de son rétablissement dans l'état civil, un homme a l'intention de se marier avec la femme qu'il a fiancée antérieurement, il a sûrement droit au moins à un an pour conclure les arrangements nécessaires. Je soumets qu'un homme qui suit ses promesses d'avant-guerre en se mariant a autant de droits pour son épouse que ceux qui ont laissé leur épouse pour aller à la guerre. Le but de cette clause est d'accorder un an au soldat pour faire les préparatifs de son mariage. Si vous retranchez cette clause, le résultat est qu'une femme ne retire pas de pension du tout au cas où elle épouse un soldat qui souffre d'une infirmité ou d'une maladie.

L'honorable M. PARDEE: Honorables messieurs, tout ce que j'ai à dire à ce sujet, c'est qu'il a été discuté en comité. On a soulevé la vieille question de savoir si une femme sachant qu'un homme souffre d'une incapacité quelconque peut retirer une pension. Il peut y avoir quelque chose dans ce que déclare l'honorable sénateur, mais nous avons discuté ce problème et nous avons trouvé fort difficile d'en arriver à appliquer l'idée de mon honorable collègue. Pour ma part, j'admire un homme qui est parti pour la guerre après s'être fiancé, qui est revenu infirme ou malade, et qui a rempli ses promesses de mariage. Vous devez néanmoins vous rendre compte du fait que si vous laissez l'article tel qu'il est dans le bill, vous ouvrez la porte à des gens qui peuvent souffrir de quelque incapacité, triviale ou sérieuse, et qui se marient; vous

acceptez immédiatement de vastes responsabilités. Pour cette raison le comité a jugé bon de retrancher l'article.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il est difficile de considérer des cas aussi peu fréquents que celui qui a été mentionné par mon honorable ami d'Edmonton (l'honorable M. Griesbach). Nous avons eu l'avantage de jouir de sa présence à la réunion du comité et nous l'avons invité à exposer franchement ses vues, ce qu'il a fait de son mieux et selon son jugement. D'après ce que je connais de ce genre de législation et d'après ma propre expérience à la tête d'un ministère, je considère cette loi comme fort dangereuse. Cette limite d'un an est complètement arbitraire, et il y aura bientôt des cas où l'on exigera un an et demi, deux ans, trois ans, puis quatre et même davantage. C'est-à-dire que si vous fixez une limite de temps, il s'en trouvera un qui sera juste en dehors de la limite prescrite, et l'on présentera une autre demande au parlement ou au ministère pour prolonger cette période. L'Etat, selon moi, n'a aucune obligation envers la femme qui se marie après le licenciement du soldat.

La motion à l'effet d'amender l'article 9 est acceptée.

Article 10—Lorsqu'elle est pensionnée, avant l'invalidité.

L'honorable PRESIDENT: L'article 10 est retranché.

L'honorable M. GRIESBACH: Je n'y consens pas; mais si vous avez retranché l'article 6 vous n'avez plus qu'à retrancher l'article 10, parce qu'ils vont ensemble.

L'honorable PRESIDENT: L'article 6 disparaît.

L'honorable M. GRIESBACH: Alors nécessairement l'artitcle 10 disparaît aussi.

La motion pour retrancher l'article 10 est acceptée.

L'honorable PRESIDENT: L'article 11 est retranché.

L'honorable M. GRIESBACH: En vertu de quoi?

L'honorable PRESIDENT: Du rapport du comité.

L'honorable M. GRIESBACH: Nous aurons alors un peu de discussion. J'ai admis que cette clause est dangereuse mais le président du comité devrait donner quelques mots d'explication aux sénateurs pour qu'ils sachent sur quoi ils votent. Est-ce cet article qui représente une dépense de $616,000, changeant ainsi le status?

L'honorable M. PARDEE: Oui, changeant le status de ceux qui prétendent aux pensions. La vieille loi se lisait ainsi:

(3) Lorsqu'un parent ou une personne tenant lieu de parent qui n'était pas entièrement ou dans une mesure importante entretenu ou entretenue par le membre des forces, lors du décès de ce dernier, tombe ultérieurement dans un état de dépendance, ce parent ou cette personne peut recevoir une pension, pourvu qu'il ou qu'elle soit rendu ou rendue incapable, par suite d'infirmité mentale ou physique, de gagner sa vie, et pourvu, que de plus, à l'avis de la Commission, ce membre des forces aurait, en totalité ou à un degré important été le soutien de ce parent ou de cette personne, s'il n'était pas décédé.

Si je saisis bien le projet actuel, la distinction est abolie entre le soutien possible et le soutien en fait, et d'après cette clause, que le soutien soit en vue ou actuel, l'obligation existe de payer une pension. J'ai déclaré à ce sujet que le Bureau des Pensions éprouve beaucoup de difficultés à cause de cette question et que si cette loi est adoptée, il faudra dépenser une somme additionnelle d'environ $600,000 par année.

L'honorable M. GRIESBACH: L'on s'attend à ce que je donne des raisons pour appuyer le comité au sujet de cette clause. Ce n'est pas pour le même motif que mon honorable ami. En vertu de la loi actuelle la mère veuve d'un soldat a droit à une pension de $60 par mois, sans s'occuper des autres revenus qu'elle peut recevoir. Cette clause s'applique à ceux qui peuvent devenir à la charge d'autres personnes, telle que la mère d'un soldat pensionnée et qui à la suite de la mort de son mari, ou de mauvaises affaires, ou de quelque autre événement, peut devenir une mère ayant besoin de soutien dans un avenir plus ou moins rapproché. Elle se trouverait placée, en vertu de la loi, dans la même classe qu'une mère veuve.

A l'heure actuelle, si la mère d'un pensionnaire devient à la charge d'autres elle reçoit une pension; mais parce qu'elle est à charge de cette manière, qu'elle l'est devenue après l'allocation de la pension au soldat, la pension qu'elle reçoit est sujette à plusieurs modifications. Si elle a des revenus personnels dépassant $240 par année, la pension est réduite de cette somme. Si elle accroît ses revenus par son propre travail, ce montant est aussi enlevé.

Il me semble que le gouvernement, eu égard à toutes les responsabilités qu'il encourt à l'égard des pensionnaires, est plutôt libéral à l'égard de ceux qui peuvent devenir à la charge d'autres, parce qu'il va jusqu'à lui assurer les moyens de vivre en lui allouant $60 par mois, dont il faut déduire son salaire et ses revenus. Son existence est ainsi assurée, bien que l'Etat ne le paye pas en entier.

A cause de nos promesses et de nos obligations, il me semble que nous allons un peu loin en nous occupant de cette classe et en les plaçant au même rang que les mères veuves, au temps de l'allocation des pensions, et en leur accordant une pension complète sans aucune déduction. Tel est l'objet de cette clause, —de ne pas imposer de déduction aux mères veuves qui reçoivent leur pension. On croit y réussir en dépensant $616,000 par année, et la même somme l'an prochain en y ajoutant $48,000 et ainsi de suite pour les 7 ou 8 prochaines années, alors que la mort causera certaines réductions.

Par suite du travail que nous avons à accomplir, des obligations que nous avons à satisfaire par rapport aux pensions, et du fait que, selon moi, il existe des cas encore plus méritoires, je m'oppose à ce que l'on dissipe notre argent pour des gens qui ne le méritent pas autant que d'autres plus près de nous. Pour cette raison, je consens à ce que cette clause soit retranchée.

L'article 11 est retranché.

L'article 12 est adopté tel qu'amendé.

L'article 13 est adopté.

Article 14—Supplément de pension aux personnes à charge, tant qu'ils résident au Canada, des membres des forces alliées domiciliés et résidant au Canada, au début de la guerre, pour porter le total des autres pensions au total de la pension des membres des forces canadiennes.

L'honorable M. GRIESBACH: Je crois que cet article mérite une certaine considération. Il spécifie qu'une pension additionnelle, versée parce que des officiers appartenant autrefois aux forces impériales étaient établis au Canada avant la guerre, doit être payée à une mère dont le mari est invalide et dans une condition de dépendance. La mère d'un membre des forces canadiennes a maintenant droit à une pension, aux conditions précitées, à la discrétion du Bureau. Il semblerait raisonnable qu'une pension supplémentaire fût payée au membre des forces impériales telle que prévue. Le coût serait infinitésimal.

L'article 14 se lit comme suit:

14. Est abrogé l'article quarante-sept de ladite loi, tel qu'édicté par le chapitre soixante-deux du Statut de 1920, et remplacé par le suivant:

"47. Quand une personne du grade de sous-officier breveté ou d'un grade plus élevé dans l'une quelconque des forces navales, militaires ou aériennes de Sa Majesté autres que les forces navales, militaires ou aériennes du Canada, ou quand une personne dans les forces navales, militaires ou aériennes de l'un des Alliés de Sa Majesté, qui était domiciliée et résidait au Canada au commencement de la guerre, est décédée durant la guerre ou après la guerre, par suite d'invalidité contractée durant la guerre ou la démobilisation, et quand il a été accordé à sa mère veuve, à sa mère dont le mari est à la fois physiquement impotent et en état de dépendance, à sa veuve ou à ses enfants, une pension moins élevée que celle à laquelle ils auraient droit en vertu de la présente loi, en conséquence de son décès, cette mère veuve, cette mère dont le mari est à la fois physiquement impotent et en état de dépendance, cette veuve ou ces enfants ont droit, tant qu'ils résident au Canada, à la pension supplémentaire qui rendra le total des deux pensions reçues par eux égal à la pension qui leur aurait été accordée, si la personne susdite était décédée au service militaire du Canada.

Ceux-ci constituent une classe de personnes qui, pour diverses raisons, et bien que résidant au pays avant la guerre, ont dû s'enrôler dans différentes branches du service impérial. Il y a un certain nombre de jeunes gens qui ont dû quitter le Canada pour s'enrôler dans les forces aériennes, et d'autres qui sont partis pour joindre la marine. Ils étaient Canadiens, à cette date, et ils le sont encore aujourd'hui. Ils ont servi dans d'autres corps, et ils sont revenus au pays, et leur position actuelle est plutôt désavantageuse, parce qu'ils reçoivent leur pension impériale pour les différentes fonctions qu'ils occupaient, pension qui est inférieure à celle que reçoivent leurs amis et leurs voisins qui ont eu la bonne fortune de servir dans l'armée canadienne. Pour la protection de ces gens, je crois que cette clause devrait être acceptée.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous avons un axiome légal qui dit qu'une cause difficile fait une mauvaise loi. Nous avons à nous occuper actuellement d'un cas spécial, d'un cas isolé, d'un cas qui a été amené au parlement il y a un an ou deux, je crois, sans que les membres du comité ou les membres du département connaissent les détails de la cause.

Ce cas ne présente pas un exemple réel de misère. Selon toute apparence, c'est le cas d'un homme qui a servi dans les forces impériales et dont la mère reçoit une pension à cause de sa mort. Cette femme se trouvait à demeurer au Canada. Il arriva à cet homme de passer par le Canada en se rendant en Grande-Bretagne où il s'enrôla. Ceux dont il était le soutien reçoivent la pension que leur accorde la loi britannique. Maintenant, c'est presque toujours vrai que si l'on fabrique une loi pour un cas isolé, comme le cas présent, nous ne savons où nous allons aboutir, et l'incertitude dans laquelle nous nous trouvons placés rend fort dangereux d'insérer cette loi dans nos statuts.

L'honorable M. McLENNAN: On peut difficilement appeler ce cas isolé, parce que d'après moi cette clause s'applique à tous les réservistes,—non pas seulement impériaux, mais Français et Belges.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Oui, ces dernieurs peuvent aussi l'invoquer.

L'honorable M. McLENNAN: On dit ici:

Les forces navales, militaires et aériennes de l'un des alliés de Sa Majesté.

Nous avons envoyé un nombre considérable de réservistes français et belges du Cap-Breton, et cette loi s'appliquerait aussi à eux.

La proposition de retrancher l'article 14 est adoptée.

Article 15—Appels des décisions de la Commission des Pensions.

L'honorable M. BRADBURY: C'est un article au sujet duquel on a beaucoup discuté. Un délégation nous est venue du Manitoba pour déclarer que si l'on ne pouvait pas en appeler des décisions de la Commission des Pensions, bien des gens en souffriraient. Je ne dis pas que l'élimination de la clause n'est pas juste, mais j'aimerais à savoir pourquoi elle n'est pas conservée. Au Manitoba on semble particulièrement s'en plaindre. Je ne connais pas les détails, et les commissaires peuvent avoir parfaitement raison, mais les vétérans du Manitoba croient que l'on devrait pouvoir en appeler de leur décision.

L'honorable M. GRIESBACH: J'approuve l'élimination de cet article et je vais donner les raisons qui la motivent. Je sais que les soldats demanderont toujours un appel contre les décisions de la Commission des Pensions. Aujourd'hui on peut en appeler d'un verdict de cette commission au Conseil d'Appel sur la question des privilèges seulement. Sur la question de la répartition il n'y a pas d'appel. Comme je m'occupe beaucoup des demandes présentées de la part des vétérans à la Commission des Pensions, pour des pensions, des argumentations de taux, etc., je partage jusqu'à un certain point l'opinion qu'il devrait y avoir un moyen quelconque de forcer cette Commission à donner plus soigneuse considération aux demandes reçues, ou, pourrions-nous dire, à mieux écouter les arguments d'une personne qui veut faire augmenter sa pension.

En conséquence je m'intéresse à cette question d'appel des décisions de la Commission des Pensions au Conseil d'Appel sur les questions de répartition, en sus de la question de privilèges qui existe actuellement. Cette clause a comme but de permettre aux pensionnaires d'en appeler de toutes les décisions de la Commission; je désapprouve le projet parce que je le crois inapplicable et illogique, par rapport au reste de la loi.

Un ou deux exemples serviront d'illustrations. La répartition des pensions pour un individu dépend de son degré d'invalidité et de la condition de sa santé, et chacun sait que l'état de santé d'un chacun varie, qu'il s'améliore ou empire, que si sa maladie diminue, sa pension fait de même; et que si sa maladie augmente, sa pension augmente aussi. En admettant que l'on puisse en appeler sur la question de la répartition des pensions, un homme à qui la Commission des Pensions accorde une pension de 20 p. 100, pourra aller au tribunal d'appel et voir augmenter sa pension à 40 p. 100, et sa maladie empire entre temps, les officiers locaux eux-mêmes du Bureau de Vancouver recommanderont une augmentation de 50 p. 100. La situation serait qu'il a reçu une pension de 20 p. 100 de la Commission des Pensions, qu'il en a appelé et qu'il a obtenu un verdict de 40 p. 100 de ce tribunal d'appel; et que la Commission des Pensions, par sa législation ordinaire, l'a augmentée à 50 p. 100. Ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a rien de final et qu'il ne peut y en avoir. Si un vétéran peut obtenir une augmentation de pension quand sa santé devient pire, il doit s'attendre à ce que sa pension diminue quand elle va mieux, et l'intervention du Conseil d'appel qui chercherait à rendre une pension d'invalidité permanente est hors de question.

J'ai étudié sérieusement ce problème et j'ai constaté que dans tous les pays du monde, autant que j'ai pu me renseigner, on n'accorde pas d'appel dans les cas de répartition des pensions, sauf en Angleterre. Là on le permet quand l'invalidité est permanente et jugée en dernier lieu, et cet appel est aussi définitif.

Mais dans les cas semblables à ceux que nous avons ici, où le soldat se présente pour examen tous les six mois afin de faire régler sa pension, si la cour d'appel rend une décision finale, tous les réajustements sont clos, pour la hausse ou pour la baisse. Je dis donc que cette clause est inapplicable et que ceux qui l'ont proposée oubliaient le reste de la loi ou son but réel.

La recommandation de retrancher l'article 15 est acceptée.

Article 16—Délai accordé pour appels.

L'honorable PRESIDENT: On propose d'amender cette clause en retranchant le sous-article 3 et en le remplaçant par les mots:

Le droit d'appel est recevable pendant deux ans après la date de la nomination du Bureau fédéral d'appel par le Gouverneur général en conseil, ou pendant un an après la date de la décision qui a donné lieu à la plainte, quelle que soit la dernière de ces deux dates.

L'article 16, tel qu'amendé, est accepté.

L'article 17 est adopté.

Article 18,—paiement final dans les cas d'invalidité entre 5 et 14 et 10 et 14 p. 100.

L'honorable PRESIDENT: Cet article doit être retranché.

L'honorable M. GRIESBACH: Je crois comprendre que la loi actuelle donne satisfaction. Je pense qu'elle a du bon, mais que nous ne perdrions rien à retrancher cet article.

On adopte la recommandation de retrancher l'article 18.

Article 19—nouvelle annexe.

L'honorable PRESIDENT: Il y a un amendement à ajouter.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je n'étais pas là quand les deux ou trois derniers articles ont été étudiés en comité spécial, et je soumets aux membres de ce comité, du Sénat et de ce comité plénier, qu'il est fort important d'écrire 1925 au lieu de 1924. Le but est de prolonger d'une autre année, c'est-à-dire de 1924 à 1925 le boni qui expire cet automne. Je suis convaincu qu'aucun changement n'est nécessaire d'ici là, et que pour éviter de s'adresser de nouveau au parlement, il vaut mieux de dire 1925.

L'honorable PRESIDENT: Le chiffre 1924 devient 1925.

L'article 19, tel qu'amendé, est adopté.

L'article 20 est biffé.

Les annexes A et B sont supprimées.

Le titre et le préambule sont adoptés.

Rapport est fait du bill tel qu'amendé.

TROISIEME LECTURE

Sur proposition de l'honorable M. Dandurand, le bill est présenté en troisième lecture et adopté.

LES TERMINI DE MONTREAL

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, l'honorable représentant d'Inkerman (l'honorable M. Smeaton White) m'a demandé, hier, je crois, si le bureau du Canadien national considère le problème des termini de ce réseau à Montréal. Ceux d'entre nous qui demeurent à Montréal ou qui passent par là constatent qu'il y existe un état de choses auquel il faut remédier. Le ministère des Chemins de fer et le vice-président de la commission des chemins de fer m'informent que l'on étudie ces questions pour en arriver à améliorer la situation et à éliminer, si possible, quelques-unes des stations. Ce problème naturellement sera étudié conjointement avec les autorités municipales. Tous les plans,—parce qu'il y a plus d'un plan,—devront être étudiés. Il y a aujourd'hui trois plans pour l'organisation convenable des termini des chemins de fer nationaux. Il y eut un temps où la situation pour le Canadien national était fort simple. Un tunnel a été percé sous la montagne pour parvenir au cœur de la ville; mais maintenant que le Grand-Tronc fait partie du réseau national, la question des termini du Grand-Tronc ne peut être étudiée qu'en même temps que celle du Canadien nord et des chemins de fer nationaux. J'espère que sous peu, les directeurs des chemins de fer nationaux se rencontreront avec les autorités municipales pour présenter une suggestion qui sera aussi satisfaisante pour le public que celle que l'on a proposée pour Toronto.

HOMMAGES AU SENATEUR DANDURAND

L'honorable M. REID: Honorables messieurs, je crois comprendre que nous avons considéré tous les bills qui nous sont arrivés de la Chambre des Communes à venir jusqu'à l'heure actuelle, et qu'il ne reste plus guère qu'un seul bill à considérer. Le travail sessionnel est donc terminé et j'aimerais à dire un mot ou deux sur l'œuvre accomplie par le Sénat.

Durant la session, le parlement a adopté des lois très importantes et le Sénat, selon moi, a rempli son devoir d'une manière satisfaisante, sans crainte et sans favoritisme. Dans l'exercice de ces devoirs, une grande partie du travail retombe sur les épaules du leader du gouvernement. Il a eu beaucoup à faire durant la présente session,—probablement beaucoup plus que chacun de nous—et il s'en est acquitté d'une façon courtoise, agréable, fidèle et bienveillante.

Quelques honorables SENATEURS: Bravo! Très bien!

L'honorable M. REID: Son travail est beaucoup plus difficile parce qu'il doit s'occuper de la législation venant de tous les départements. Il est membre sans ministère du cabinet, et comme tel, il occupe une position beaucoup plus désavantageuse que ses prédécesseurs. Un ministre dirigeant un ministère est plus ou moins en relation avec tous les autres ministères; je crois que le Sénat retirerait de multiples avantages à posséder dans son sein un ministre avec portefeuille,—et j'espère qu'avant la session prochaine, le gouvernement trouvera le moyen de rendre justice à notre honorable ami en le mettant en possession d'un ministère, lui permettant ainsi de parfaire son travail avec plus de facilité.

Bien qu'en certaines circonstances, il fût difficile pour lui de garder son sang-froid, lorsque quelques-uns d'entre nous lui rendaient la

vie plus ou moins rose, je répète,—et je pense ainsi interpréter le sentiment général de mes collègues de ce côté-ci de la Chambre haute—que personne n'aurait pu remplir cette fonction avec autant de courtoisie que le chef du gouvernement.

Durant les vacances, j'espère que tous mes collègues de ce côté de la Chambre s'efforceront de trouver quelque moyen de réduire la somme de travail du leader du gouvernement, à la prochaine session. J'ai étudié la question, et je vais vous dire ce que nous pourrions faire. Avant d'être sénateur, je ne croyais pas que le leader du gouvernement avait une tâche aussi écrasante, et lorsque je regarde sir James Lougheed et que je le vois en aussi bonne santé, je m'étonne toujours qu'il ait pu maintenir ainsi toute sa force.

L'honorable M. DANDURAND: Bravo! Très bien!

L'honorable M. REID: Il est plein de vigueur, et semble capable d'occuper la position de chef pendant plusieurs années encore, si les circonstances l'exigent. Depuis quelques temps, je songe à réduire la somme du travail du leader du gouvernement, et voici quelle serait ma suggestion. Si quelqu'un en a une meilleure à présenter, nous serons heureux de l'entendre, à notre retour. Nous devrions nous efforcer d'obtenir une majorité substantielle aux élections générales qui auront lieu durant les vacances et sir James Lougheed prendra alors la position de ministre dirigeant.

Quelques SENATEURS: Très bien! Bravo!

L'honorable M. DANDURAND: C'est un mauvais souhait à l'adresse de sir James Lougheed.

L'honorable M. REID: Je voudrais que tout aille le mieux possible pour mon honorable ami à la prochaine session. Mais, parlant sérieusement, tout ce que j'ai dit du leader du gouvernement vient du fond de mon cœur.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, ainsi que nous disons en comité, "abstraction faite" de tout ce qu'a dit sur mon compte l'honorable représentant de Grenville (l'honorable M. Reid) j'appuie ardemment toutes les expressions de courtoisie que l'on a proférées à l'adresse de mon honorable ami le leader de cette Chambre.

Quelques honorables SENATEURS: Très bien, très bien.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Après la façon énergique et enthousiaste dont l'honorable représentant de Grenville a dirigé tant de ses efforts, durant la session actuelle, contre l'autre côté de cette Chambre, il est particulièrement convenable que ce devoir de rendre hommage à l'honorable ministre, échoie à mon honorable ami. J'espère que le chef du gouvernement ne considérera pas les critiques comme des attaques personnelles contre l'un ou l'autre des honorables sénateurs assis sur les banquettes d'en face, mais qu'il les a acceptées surtout comme des attaques dirigées contre quelques-unes des mesures présentées par le gouvernement.

Permettez-moi de dire que personne plus que moi n'a pu apprécier la courtoisie et les attentions que j'ai toujours reçues du chef du gouvernement durant la session.

Quelques SENATEURS: Très bien! Bravo!

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Nous n'aurions pas pu attendre mieux de notre ami le plus fidèle; comme question de fait, nous pouvons placer le nom de l'honorable sénateur qui dirige cette Chambre sur la liste de nos plus chers amis.

Quelques honorables SENATEURS: Très bien! bravo!

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Pendant les longues années que nous avons passées ensemble à la Chambre haute, nos relations n'ont cessé d'être de plus en plus amicales et je lui souhaite d'occuper encore de nombreuses années un siège en cette Chambre, particulièrement à gauche de l'orateur.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je suis profondément ému des paroles qui viennent d'être prononcées à mon adresse par l'honorable représentant de Grenville (l'honorable M. Reid) et par mon honorable ami qui dirige le parti conservateur en cette Chambre (l'honorable sir James Lougheed). Si je m'étais assigné un idéal supérieur,—si j'avais attaché mon char à une étoile,—je n'aurais pas eu d'autres pensées que celle de suivre à distance les pas de mon prédécesseur qui, pendant plus de dix ans, a occupé ma position. Il a eu lui aussi ses jours d'épreuves, et je ne me rappelle pas qu'il ait une seule fois perdu patience, et lorsqu'il a quitté le siège que j'occupe maintenant, il était devenu le membre le plus populaire du Sénat canadien.

Quelques honorables SENATEURS: Très bien! Très bien!

L'honorable M. DANDURAND: J'ai eu plus d'une occasion, exprimé mes vues sur les fonctions du Sénat. S'il y a quelques désavantages à n'avoir pas siégé auparavant aux Communes, je suis souvent fort heureux de n'avoir pas passé par là, quand je constate les luttes ardues qui s'y livrent. Je n'ai pas l'esprit

combatif qui caractérise la Chambre basse. Je suis parti de ma profession pour entrer au Sénat, et je constate que les neuf dixièmes des questions qui sont présentées n'appartiennent pas à la sphère politique, et peuvent être envisagées indépendamment des questions de partis. J'ai été ici pendant un quart de siècle et je me suis convaincu chaque jour de plus en plus que nous remplissons le rôle de corps de révision; et en maintes circonstances, durant ces vingt-cinq ans j'ai vu les chefs des deux partis collaborer de la façon la plus fraternelle. exempts des travers ou des considérations politiques, cherchant à trouver quelques moyens d'améliorer les lois.

Mon honorable ami de Grenville a demandé de faire quelque chose pour alléger le fardeau qui tombe sur les épaules du leader du gouvernement en cette Chambre. J'ai une suggestion à présenter, mais je ne sais pas si nous parviendrons jamais à la réaliser. Mon désir n'est pas que le Sénat possède un ministre avec ministère, mais plutôt qu'il n'ait pas de ministre avec ou sans ministère. Mon idée est que si cette Chambre doit demeurer un corps de révision, il ne doit y avoir aucun représentant officiel du gouvernement,—le travail des divers ministères serait distribué parmi les sénateurs au choix des ministres eux-mêmes sous la surveillance d'un comité de gérance; et graduellement,—comme le gouvernement serait absent d'ici, l'opposition serait aussi absente, —nous pourrions finir par examiner les projets d'un point de vue supérieur, dans l'intérêt général, et ne pas être affectés, comme nous le sommes quelquefois, et fort naturellement, par les inclinations de partis. Telle est mon idée d'un sénat canadien; mais j'ai constaté que le gouvernement a jugé préférable de suivre les sentiers battus, et de garder un "officier de liaison" entre lui-même et la Chambre haute. J'ai accompli mon devoir en présentant au Sénat les renseignements voulus, bien que je fusse impatient parfois d'avoir à me restreindre aux limites que m'imposaient mes devoirs officiels et de ne pas avoir cette liberté d'action dont jouissent tous les autres sénateurs. En diverses circonstances mes collègues ont dû le remarquer. Tel fut le cas pour le bill que nous venons d'adopter, car j'ai souvent oublié, par tradition, que j'avais le mandat de défendre une mesure confiée à mes soins pour vous aider à l'améliorer.

Lorsque nous reviendrons l'an prochain, si la Providence me conserve de ce côté-ci du Styx, j'occuperai encore, je le crains, ma place actuelle; car je doute que le gouvernement aille au peuple avant le terme de son mandat. Mais que je sois ici ou non, je suis convaincu que les honorables membres du Sénat continueront, comme par le passé, à remplir leurs devoirs fidèlement et patriotiquement.

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

EXPOSE

L'honorable M. DANDURAND: L'un des honorables représentants de l'Ile du Prince-Edouard m'a demandé si je pouvais lui donner un rayon d'espoir que le travail entrepris sur le chemin de fer de l'île sera continué. Voici une lettre que j'ai reçue de M. Ruel, l'un des vice-présidents des chemins de fer nationaux:

Re. Elargissement des voies ferrées dans l'Ile du Prince-Edouard

En réponse à votre demande d'informations au sujet des projets des chemins de fer nationaux concernant l'élargissement des lignes dans l'Ile du Prince-Edouard, l'on me déclare au département d'exploitation que les crédits préliminaires pour l'élargissement des voies dans les subdivisions situées à l'est de Charlottetown sont les suivants:

Subdivision de Souris, 56 milles..	$346,500
Subdivision d'Elmire, 9.89 milles..	55,000
Subdivision de Georgetown, 24.2 milles..	145,500
Subdivision de Montague, 6.33 milles.. ..	57,000
Havre de Murray et subdivision de Vernon, 52.25 milles..	904,000

Le département d'exploitation fait remarquer que ces améliorations ne peuvent pas du tout se justifier au point de vue des chemins de fer, mais qu'elles rendraient sans doute de grands services à la population desservis, et que le gouvernement demande ces crédits pour suivre son programme de développement des facilités de cette province.

Comme les dépenses du capital ont été strictement restreintes cette année, la suggestion du département est de voter une petite somme, à compte du capital, dans les crédits supplémentaires pour le renforcement et le remplacement des ponts, l'élargissement des remblais, etc., afin de terminer ce travail vers la fin de 1925 et de commencer l'élargissement des voies en 1926, si le gouvernement se décide à entreprendre ce travail.

Ballastage.—Quant au ballastage entre Summerside et Tignish, le département conseille de ne pas dépenser de capital pour la même raison que nous avons donnée plus haut au sujet de l'élargissement des voies.

Bien à vous,

Le Sénat s'ajourne quelques instants, puis, à la reprise de la séance, il ajourne jusqu'à demain, à 11 heures de l'avant-midi.

SÉNAT

Présidence de l'honorable HEWITT BOSTOCK

Séance du samedi, 19 juillet 1924.

Le Sénat se réunit à onze heures de l'avant-midi.

Prières et affaires de routine.

PROROGATION DU PARLEMENT

Son Honneur le Président informe le Sénat qu'il a reçu une communication du secrétaire

du Gouverneur général, annonçant que Son Excellence le Gouverneur général se rendra à la salle du Sénat, ce jour, 19 juillet, à 3 heures de l'après-midi, pour proroger la session du parlement.

ACTE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE DU NORD

AMENDEMENT PROPOSE

Un message de la Chambre des Communes informant leurs Honneurs que la Chambre acquiesce à leur amendement du 17 juillet au sujet de la résolution proposée par le Sénat et la Chambre des Communes, concernant un amendement à l'article quatre-vingt-onze de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

L'honorable M. DANDURAND propose:

Qu'un message soit porté à la Chambre des communes par un des greffiers à la table et informe cette Chambre que le Sénat a rempli l'espace en blanc dans ladite résolution par les mots "le Sénat et".

La motion est adoptée.

BILL DES SUBSIDES

PREMIERE LECTURE

Bill 266, intitulé: Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice financier expirant le 31 mars 1925.—L'honorable M. Dandurand.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill.

Il dit: Honorables messieurs, ce bill, d'après les termes de la Constitution, est de la compétence des représentants directs du peuple. Toutefois, le Sénat exprime ses vues au sujet du Budget en général, et je crois que l'occasion est propice pour dire quelques mots relativement aux dépenses publiques.

Les dépenses peuvent être divisées en plusieurs catégories, mais on peut les classer d'une manière générale, en dépenses fixes et dépenses variables. Au sujet de ces dernières, qui malheureusement représentent plus que la moitié du montant total, nous n'avons rien à dire. Elles représentent l'accumulation des emprunts du pays et les obligations qu'il a contractées.

Les dépenses fixes comprennent les sommes requises pour l'administration des immenses entreprises qui sont sous le contrôle du gouvernement, comme par exemple: les ports, les rivières, les canaux; et je pourrais peut-être ajouter, nos chemins de fer. Quel que soit le total de ces dépenses, ou quel que soit notre désir de le diminuer, nous devons, si nous sommes de sages administrateurs, voir à ce que les travaux qui ont été faits dans un but déterminé, et qui sont encore très importants pour le bien du Dominion, soient convenablement entretenus. C'est pourquoi les frais d'entretien seront nécessairement toujours élevés.

Une grande partie des dépenses fixes provient des appointements payés aux fonctionnaires publics. Nous venons d'adopter une résolution, déclarant que le personnel de la plupart des ministères, est trop nombreux. N'ayant pas la responsabilité d'un ministère, (et j'espère que la Providence m'en exemptera toute ma vie), je ne suis pas en mesure de suivre le travail qui s'y fait. Nous avons cependant, parmi nous, des honorables sénateurs qui ont été chefs de ministères et qui s'accordent à dire que le personnel y est trop nombreux. Pour nous, qui ne sommes pas au courant des faits, ce sont des témoins importants et sûrs.

Il est un point sur lequel je désire attirer l'attention des sous-ministres à Ottawa Nous avons placé aux Statuts une loi procurant une pension aux fonctionnaires civils; elle recevra la sanction royale aujourd'hui.

L'objet de cette loi, qui occasionnera une forte dépense au pays, est de permettre à un bon nombre de fonctionnaires du gouvernement qui ont atteint l'âge où leurs services ne peuvent plus être aussi actifs, de se retirer. On nous dit que des centaines d'employés vont profiter de cette loi et demandent à être relevés de leurs fonctions. Je crois que nous devrions prévenir les sous-ministres que nous comptons sur eux pour saisir cette occasion qui leur est offerte de réduire leur personnel en ne prenant pas de nouvelles recrues. Je sais qu'ils seront tentés d'accorder de l'avancement à ceux qui occupent des positions inférieures et dont beaucoup ont atteint le maximum de leur classe. Plusieurs ne fournissent plus que 50 pour 100 du travail qu'ils accomplissaient lorsqu'ils étaient plus jeunes et on a dû leur donner des assistants. Lorsqu'une position est vacante, le sous-ministre ne devrait-il pas voir à ce que cette position soit annexée à la position inférieure et supprimer ainsi le poste de la personne qui se retire? Je crois que les sous-ministres ont maintenant une bonne occasion de réorganiser leurs départements et de réduire les dépenses. Dans notre rapport de comité, nous demandons à la Commission du Service civil, de ne pas remplacer ceux qui se retirent sous l'effet de la nouvelle loi des pensions. Les sous-ministres ont admis devant notre comité, que les personnes qui entrent dans le service civil, sont convaincus qu'ils y resteront jusqu'à la fin de leurs jours. Dans ces conditions, il est très important que le sous-ministre prenne toutes les précautions possibles avant de se

décider à faire des nominations. Quelques sous-ministres diront peut-être: "Il est nécessaire de remplacer ceux qui partent". Dans ce cas, il devrait exister un bureau central, tel par exemple, la Commission du Service civil, qui verrait à ce que les vacances soient remplies par permutation d'un ministère à un autre. Il est temps que les services publics soient remis sur le pied d'avant-guerre et le parlement devrait demander aux sous-ministres de coopérer à cette fin. Je préviens les sous-ministres qu'à chaque session, le Sénat demandera la liste des vacances qui se seront produites durant l'année avec les raisons pour lesquelles ces vacances ont été remplies. Nous devrions avoir, comme en Grande-Bretagne, un comité chargé de surveiller le personnel employé dans les différents ministères et je crois exprimer l'opinion générale des honorables sénateurs en disant qu'à défaut d'une organisation de ce genre, le Sénat lui-même devrait assumer cette tâche.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, je dois féliciter mon honorable ami des sentiments qu'il vient d'exprimer relativement à la nécessité qu'il y a de réduire actuellement nos dépenses. Mon honorable ami ne représente qu'une voix dans le cabinet; et autant que je puis voir, il est le seul qui entretienne les sentiments qu'il vient d'exprimer.

J'hésite à faire entendre mes protestations contre les dépenses qui sont faites et les extravagances auxquelles on se livre, car je sais que mes paroles ne seront que l'écho d'une voix qui crie dans le désert. Il est inutile de protester contre cette politique de dépenses folles dans laquelle le gouvernement est entré et qu'il semble poursuivre avec tant d'enthousiasme. Il ne paraît avoir aucun sens de responsabilité quant à la pratique de l'économie et à la réduction des dépenses. Tous nos alliés de la Grande Guerre pratiquent la plus stricte économie. Le gouvernement britannique a réduit ses dépenses à un degré qui nous surprend; les Etats-Unis ont effectué une réduction de plusieurs billions de dollars; la France elle-même, a fait dans le même sens, beaucoup plus qu'on pouvait s'y attendre; la Belgique et les autres Dominions d'outre-mer ont pratiquement fait la même chose. Je puis donc dire en toute confiance, que tous nos alliés se sont ouvertement prononcés en faveur d'une politique de stricte économie. Au Canada, cependant, il semble que cette idée ne soit jamais venue au public. Nous avons tenu les portes grandes ouvertes, les barres ont été enlevées, les coffres mis à la disposition de tous ceux qui désiraient tirer sur le Trésor et les appétits sont loin d'être satisfaits. Je n'ai jamais remarqué qu'au cours des deux dernières sessions, le gouvernement ait la moindre idée de réduire les dépenses. Il ne semble pas s'apercevoir que nos déboursés augmentent par sauts et par bonds et que les impôts deviennent une menace aux industries qu'ils paralysent. Les capitalistes, les industriels, n'osent plus non seulement étendre leurs entreprises, mais même continuer celles qui sont établies.

Honorables messieurs, les conséquences résultant de la situation actuelle ne se sont pas encore fait sentir, mais nous pouvons nous attendre à en souffrir très prochainement. Apparemment, le gouvernement actuel partage cette impression, répandue par toutes les classes de la société, que nous pouvons sans crainte continuer éternellement à augmenter nos obligations. Il devrait au contraire donner l'exemple de l'économie et de la prudence. Je blâme également ceux qui représentent les gros intérêts du Canada, car bien qu'ils ne se livrent pas eux-mêmes à ces extravagances, ils ne protestent pas comme ils le devraient. S'ils se contentent de laisser faire, de tendre le cou au joug, et d'accepter toutes les charges qu'on leur impose, ils sont également responsables sinon davantage.

Le plus grand devoir patriotique que les Canadiens ont à remplir envers leur pays, c'est de comprendre la situation actuelle. D'après mes renseignements, nos impôts sont plus élevés que ceux de tous les autres pays. Ils ont diminué en Grande-Bretagne et aussi aux Etats-Unis, où la réduction a atteint 25 pour cent. Chez nous, ils sont plus élevés qu'ils n'ont jamais été. Il est impossible que nous puissions développer les magnifiques ressources que nous possédons, si nous ne réfléchissons pas sérieusement au moyen de diminuer nos dépenses, de réduire nos impôts et d'engager les autres pays à placer leurs capitaux chez nous. Aujourd'hui, ils n'ont aucun motif de le faire. Notre capital domestique est lui-même inactif et les intéressés refusent absolument de le placer dans les industries du pays. Si le peuple du Canada veut enfin ouvrir les yeux sur les conditions actuelles, particulièrement en ce qui touche les dépenses, qui deviennent une menace sérieuse pour l'avenir, il aura fait preuve d'un patriotisme vraiment utile et salutaire.

Honorables messieurs, je crois inutile d'analyser les bills qui nous ont été soumis au cours de la présente session et qui impliquent de fortes dépenses. Nous avons donné à ces bills une attention toute spéciale et je proteste contre cette coutume qui rejette sur le Sénat toute la responsabilité et l'oblige à une étude appro-

fondie de la législation à laquelle le gouvernement et la Chambre des Communes n'ont donné qu'une attention sommaire. On doit être sous l'impression que le Sénat doit faire tout le travail, et il en résulte qu'il est continuellement attaqué et critiqué injustement par le pays tout entier. Permettez-moi de vous citer un exemple: le bill concernant les pensions fut présenté par le gouvernement à la Chambre des Communes après que la date de la prorogation avait été annoncée. La Chambre des Communes y consacra à peu près une heure, puis l'envoya au Sénat qui dut en prendre toute la responsabilité et le discuter pendant que le Gouverneur général attendait en bas, pour proroger le Parlement. Cette pratique a pour effet de rejeter sur le Sénat un fardeau qu'il ne devrait pas assumer.

Je puis en dire autant du bill concernant les embranchements et qui nous fut présenté au cours de la dernière session. Je ne parle pas des 26 bills de cette année, mais du bill unique qui fut soumis au Sénat aux dernières heures de la session 1923. Le peuple du Canada, ignorant les circonstances, blâme la conduite du Sénat au sujet de ce bill. Au cours de la présente session, la même législation nous est soumise sous une autre forme, mais sans que le gouvernement au pouvoir en ait pris la moindre responsabilité. L'administration des chemins de fer nationaux canadiens l'a simplement envoyée au gouvernement qui, après lui avoir fait subir les procédures de routine, l'a envoyée au Sénat qui a dû l'étudier en détails et en assumer la responsabilité. A quoi pouvons-nous nous attendre, si le gouvernement ne met pas lui-même un frein aux dépenses du pays? Je dis qu'il ne remplit pas ce devoir aujourd'hui.

Je proteste à contre-cœur, car il n'y a rien de plaisant, pour un homme public, à prendre cette attitude et à attaquer le gouvernement qui devrait avoir à cœur de promouvoir les intérêts du pays et devrait agir de telle sorte que nous puissions être aussi fiers de lui que nous le sommes du pays que nous habitons. Malheureusement, le gouvernement actuel ne nous donne pas cette impression, et il s'ensuit que tout homme public doit protester contre cet état de choses, alors même que ses protestations ne sont, comme je le disais tout-à-l'heure, que l'écho d'une voix criant dans le désert.

Mon unique but, honorables messieurs, est de réveiller, par mes remarques, l'enthousiasme endormi. Je n'y réussirai peut-être pas, mais j'ai la conviction que nous changerions les conditions actuelles, si tous les hommes publics du Canada élevaient la voix comme je le fais moi-même.

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

Encore une fois, je félicite mon honorable ami le leader du gouvernement, du profond intérêt qu'il a montré pour toutes les questions importantes qui nous ont été soumises au cours de la présente session. Il a, non seulement montré de la bonne volonté, mais il a fait de réels efforts pour étudier sérieusement tous les sujets qui ont été présentés et pour faire adopter aussi un programme tendant à l'économie. Malheureusement, je le répète, mon honorable ami ne représente qu'une seule voix parmi beaucoup d'autres, et ses efforts n'auront que peu d'effet sur la politique adoptée par le gouvernement qui est au pouvoir.

Je termine en rappelant à tous les intéressés, qu'il est de leur devoir d'accorder une attention très sérieuse à toutes ces questions; de protester énergiquement et de faire connaître leurs vues relativement au développement de nos immenses ressources et aux meilleurs moyens à adopter pour assurer le progrès du pays tout entier. C'est une œuvre patriotique par excellence, surtout pour ceux qui ont l'honneur de repésenter le peuple du Canada.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je désire vous apporter un rayon d'espoir, malgré le sombre tableau que vient de vous peindre mon honorable ami. Je crois que si nous avançons lentement, du moins nous avançons sûrement, dans la voie des économies. Les dépenses diminuent graduellement et systématiquement. Je remarque que nos déboursés ont atteint le point maximum en 1919-20; ils se chiffraient alors à $785,869,611; et mon honorable ami doit en prendre sa part de responsabilité. En 1920-21, ils sont réduits à $528,283,199; et en 1921-22, nous atteignons le chiffre de $463,-652,436. En 1922-23, celui de $434,452,340; et je crois que cette année, nous aurons encore une plus forte réduction des dépenses. Donc nous sommes dans la bonne voie et nous faisons graduellement des progrès dans cette voie. Notre programme d'impôts a donné, l'année dernière, d'excellents résultats, et nos opérations accusent un surplus, si nous laissons de côté le déficit des chemins de fer.

Nos espérances sont concentrées sur les progrès que vont accomplir nos administrateurs des chemins de fer; et si, comme j'ai lieu de le croire, notre programme d'immigration donne les résultats d'avant-guerre, alors que nous constations l'acquisition de 250,000, 300,-000 et même 400,000 immigrants, pour nos plaines de l'Ouest, je dis que nous devons prendre courage et espérer qu'avec une augmentation de population de un quart de mil-

lion par an, (augmentation que nous pouvons facilement absorber), le pays va marcher vers la prospérité que je lui souhaite.

Nous constatons que la situation s'améliore d'année en année; mais il est important que nous mettions tous l'épaule à la roue; et bien que mon honorable ami soit sous l'impression que nous crions dans le désert, je crois que si nous prouvons, par nos efforts à chaque session, que nous avons l'intention d'étudier aux rayons X, les dépenses provenant des différentes sources, et plus particulièrement celles ayant trait au Service Civil, nous aurons fait tout ce qu'il est en notre pouvoir de faire pour l'amélioration des conditions au Canada.

L'honorable M. ROBERTSON: Permettez-moi de faire une remarque au sujet de la déclaration de mon honorable ami, concernant les dépenses faites par le gouvernement précédent, en 1919-20. Honorables messieurs, je vous rappelle que cette date est celle qui a suivi immédiatement la fin de la Grande Guerre.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne suis pas entré dans les détails, mais je n'ai pas eu non plus l'intention de critiquer.

L'honorable M. ROBERTSON: Cette année-là, le gouvernement a dû faire face à des dépenses extraordinaires. Il devait assurer le rapatriement de ses soldats et pourvoir à la gratification à laquelle ils avaient droit. Il fallait aussi régler un grand nombre de comptes qui s'étaient accumulés depuis plusieurs années.

Je ferai aussi remarquer, que le gouvernement actuel a placé à son crédit, une forte somme qui représentait la balance due au Canada par la Grande-Bretagne en règlement de comptes. En réalité, cette transaction avait été faite par l'ancienne administration qui, en toute justice, devrait en avoir le mérite Mon honorable ami a fait remarquer les avantages d'une immigration qui augmenterait la population du Canada de un million d'individus par année. Je suis d'avis que nous avons un urgent besoin de cette augmentation, mais je déclare que la politique actuelle du gouvernement tend plutôt à paralyser nos industries qu'à les faire prospérer.

L'honorable M. DANDURAND: Une industrie très importante vient d'être établie à Cornwall.

L'honorable M. ROBERTSON: L'exode toujours croissant de notre population industrielle, prouve que la politique d'immigration suggérée par mon honorable ami, n'est pas avantageuse pour le pays. Il n'est pas possible d'envisager actuellement l'avenir avec satisfaction. Nos industries sont si peu actives que les revenus des compagnies de transport s'en ressentent sérieusement. Si nous considérons que les revenus diminuent, que la population baisse en raison de la stagnation industrielle, il ne faut pas être surpris que nos compagnies de transport voient leur situation devenir de plus en plus embarrassante; et si nous envisageons que la récolte sera moindre que celle de l'année dernière, nous avons raison de craindre pour la prospérité de nos chemins de fer nationaux canadiens.

J'approuve entièrement les observations faites par le leader de la gauche dans cette Chambre, et je dis avec lui que tous ceux qui ont des intérêts commerciaux au Canada, doivent prendre en sérieuse considération toutes ces questions importantes, et protester énergiquement contre toute dépense inutile actuellement.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

TROISIEME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du Bill.

La motion est adoptée; le bill, lu pour la troisième fois, est adopté.

BILL CONCERNANT LA LOI DES PENSIONS

Le Sénat continue l'étude du message suivant, de la Chambre des communes:

Résolu,—Qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer Leurs Honneurs que la Chambre n'accepte pas leurs amendements aux clauses 2, 6, 9 paragraphes (1a), (1b), (1); 10, 15 et 16 du bill n° 255, loi modifiant la Loi des Pensions, pour les raisons suivantes:—

Ces clauses découlent des recommandations faites par la Commission royale des pensions, de l'assurance et du rétablissement civil des soldats, telles qu'elles ont été soumises à la Chambre des communes au cours de la session actuelle.

A la clause 19 dudit Bill, pour la raison suivante:—

La permanence de l'échelle des pensions est jugée indispensable au bien des pensionnés en général.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, je remarque que la raison pour laquelle la Chambre des communes n'accepte pas nos amendements au Bill modifiant la Loi des Pensions, est que la Commission royale des pensions a recommandé d'adopter le Bill tel que soumis à la Chambre des communes. C'est probablement ce qui explique pourquoi la Chambre des communes l'a adopté. Honorables messieurs, je voudrais savoir depuis quand les institutions parlementaires de ce pays en sont arrivées à abdiquer leurs fonctions en faveur d'une commission royale. Sommes-nous ici pour exercer notre prudence et notre jugement en matière de lé-

gislation, ou devons-nous nous incliner devant chaque commission instituée par le gouvernement? On peut donner plus de dignité à une commission en lui décernant le titre de Commission royale; mais elle n'est pas plus royale que toutes celles qui sont instituées par le gouvernement qui y nomme ses partisans. Le Sénat en est-il arrivé au point d'être obligé d'avaler tout ce que le gouvernement lui présente sous prétexte qu'une commission quelconque l'a recommandé? Devons-nous, de ce fait, abandonner, non seulement nos droits, mais nos devoirs, et ne plus accorder d'attention aux recommandations qui peuvent être faites ou aux bills qui nous sont soumis? Permettez-moi de répéter ce qu'on a dit hier: Si le Sénat n'avait pas institué un comité pour étudier le Bill dans tous ses détails, et ne lui avait pas renvoyé ce Bill, le projet de Loi en question n'aurait jamais reçu l'attention qu'il mérite car, ainsi que l'a fait remarquer l'honorable leader du gouvernement, il eut été impossible d'étudier le Bill aux dernières heures de la session, et il n'y aurait eu d'autre recours que de renouveler le boni pour une autre année.

C'est un des procédés contre lesquels le Sénat doit protester avec énergie. Il révèle l'intention, entretenue depuis longtemps, par le gouvernement, de garder jusqu'aux dernières heures de la session, la législation la plus importante et de l'envoyer alors au Sénat qui n'a plus le temps de l'étudier convenablement. Honorables messieurs, si nous devons nous soumettre à de tels procédés et accepter les raisons qui nous sont données pour abdiquer nos fonctions, il serait préférable d'abandonner l'accomplissement de nos devoirs de sénateurs. Le Sénat est sur le même pied que la Chambre des communes. Il a les mêmes droits et les mêmes devoirs, et ses responsabilités sont aussi les mêmes. En conséquence, lorsqu'un gouvernement responsable vient nous dire que nous devons accepter une législation parce qu'une commission l'a recommandée, il fait une déclaration des plus humiliantes pour le Sénat. Je propose donc:

Qu'un message soit envoyé à la Chambre des communes pour informer cette honorable Chambre, que le Sénat insiste sur ses amendements faits au Bill 255, intitulé: Loi modifiant la Loi des Pensions, auxquels la Chambre des communes n'a pas acquiescé.

L'honorable M. TANNER: Honorables messieurs, vous devez vous souvenir que l'année dernière, lorsque cette Commission royale, après avoir consacré un temps excessivement long à ses délibérations, présenta enfin son rapport, le gouvernement refusa d'accepter ses recommandations et fut ravi d'apprendre que le Sénat apportait des amendements à la législation proposée.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est qu'une supposition de la part de mon honorable ami.

L'honorable M. TANNER: Quelle que soit l'opinion de mon honorable ami sur ce sujet, ce que je dis est exact. De plus, les honorables sénateurs, et le public en général, savent très bien que l'adoption du rapport présenté l'année dernière par la Commission royale aurait entraîné le public dans une dépense énorme. Ce point de vue n'a jamais été considéré par la Commission. J'ajouterai que les amendements présentés par cette Chambre au rapport en question ont rencontré l'approbation du gouvernement. Il me semble illogique de demander que cette Chambre adopte des recommandations qui n'ont pas été acceptées l'année dernière par le gouvernement et que le pays n'accepterait certainement pas aujourd'hui. Si ces questions avaient été présentées au Sénat avec des recommandations justifiées et bien fondées, je suis convaincu que cette Chambre les aurait étudiées avec soin; mais d'après moi, la Commission royale n'a eu que le mérite de réaliser pour elle-même, un fort montant d'argent. La déclaration qui nous est faite par le gouvernement, étant basée sur le jugement de la Commission royale, (jugement qui n'est approuvé, ni par le gouvernement, ni par le peuple), ne peut avoir une grande valeur à nos yeux.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, il est intéressant de faire remarquer que la raison invoquée en cette circonstance par le gouvernement, est peu conforme à sa manière de voir en d'autres occasions. Je rappellerai à mon honorable ami, le leader du gouvernement, que tout récemment une Commission royale a fait une longue enquête afin de savoir jusqu'à quel point le gouvernement était responsable des pertes subies par les déposants de la Home Bank; que cette commission a déposé son rapport; qu'un comité parlementaire de la Chambre des communes fit une enquête supplémentaire et soumit un rapport qui fut adopté à l'unanimité. Malgré toutes ces procédures, le gouvernement n'a donné suite ni aux recommandations de la Commission royale, ni à celles du comité; et bien que le parlement lui-même ait déclaré que le gouvernement était moralement responsable envers les actionnaires, et qu'il devait les rembourser, le gouvernement n'a encore rien entrepris dans cette direction.

En présence de ces faits, il est étrange que les amendements apportés par le Sénat à ce Bill, aient été refusés pour la raison plus haut citée.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Permettez-moi de faire quelques observations avant que la motion que j'ai proposée soit soumise à votre considération. Je me souviens, honorables messieurs, que les commissaires furent nommés en 1922. Ils ont tenu des assemblées, cette même année, et pendant la plus grande partie de la session de 1923, ils étaient présents à Ottawa; et je sais qu'au cours de la présente session, ils étaient en assemblée à Ottawa et préparaient leur rapport.

L'honorable M. DANDURAND: Ils avaient fait un rapport provisoire; et c'est sur ce rapport que nous avons travaillé l'année dernière.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne vois pas très bien la différence qu'il peut y avoir entre un rapport provisoire et le rapport ordinaire en pareille matière.

L'honorable M. DANDURAND: Le rapport provisoire ne s'appliquait qu'à une partie de l'enquête. Ils avaient accompli une partie de leur tâche et ils faisaient rapport en conséquence. La législation de l'année dernière était basée sur ce rapport. Le Bill actuel est le résultat du second rapport du Comité.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais mon honorable ami ne doit pas oublier que le Sénat a fait une étude particulière du rapport de l'année dernière. Je ne crois pas que cette Chambre puisse jamais accorder une plus grande attention à l'analyse d'un Bill, que celle dont fut l'objet le projet de loi soumis au Sénat par le gouvernement au cours de la dernière session. Mon honorable ami présidait aux délibérations du comité, qui, j'en suis convaincu, était sous l'impression qu'il s'agissait du rapport couvrant la question toute entière. Nous ignorions qu'il y avait d'autres questions importantes qui nous seraient soumises à une date ultérieure. Il était tout à fait raisonnable de s'attendre à ce que cette commission emploie les huit mois d'intervalle entre la prorogation du parlement, l'année dernière, et l'ouverture de la présente session, à étudier sérieusement le sujet sur lequel elle travaillait depuis deux ans, et qu'un projet de loi serait préparé. Nous supposions à bon droit, que le gouvernement accorderait au moins quelques semaines d'attention à une question aussi importante et qui avait occupé le comité pendant trois ans. Quel était le but de la commission, en présentant son rapport aux dernières heures de la session? Avait-elle l'intention de créer parmi les vétérans, un sentiment hostile au Parlement et particulièrement au Sénat?

L'honorable M. BRADBURY: On pourrait le croire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ou bien, le but est-il d'engendrer une chicane politique dont la responsabilité retomberait sur ce côté de la Chambre? J'ai lieu de le croire puisqu'on nous refuse l'occasion d'étudier le rapport. Cette commission savait, mieux que n'importe qui, qu'il nous était impossible, aux dernières heures de la session, d'accorder une attention sérieuse à cette question. Le rapport nous a été soumis hier, à midi; la Chambre des communes l'avait reçu le jour précédent.

L'honorable M. DANDURAND: Le rapport du comité parlementaire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne crois pas que le rapport ait été étudié à la Chambre des Communes.

L'honorable M. DANDURAND: Lorsque mon honorable ami parle du "rapport", il veut dire "celui de la Chambre des Communes".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Non, je parle du rapport de la Commission.

L'honorable M. DANDURAND: Mais le rapport de la Commission a été entre les mains d'un comité de la Chambre des Communes pendant deux ou trois mois.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je me permettrai de dire à mon honorable ami que jusqu'à ces derniers temps, les commissaires étaient à Ottawa, tous aussi enthousiastes et aussi énergiques que par le passé, dans l'accomplissement de leurs devoirs; et si mon honorable ami veut bien se rendre compte des dépenses de la Commission, il constatera qu'elle n'a jamais perdu de son énergie pour toucher ses émoluments. Je crois même pouvoir ajouter que le gouvernement n'est pas encore débarrassé de cette question.

L'honorable M. TANNER: Il en sera encore question l'année prochaine.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'en appelle à mon honorable ami (l'honorable M. Dandurand), dont les convictions sur ce point, sont aussi prononcées que les nôtres. A-t-on rendu justice au Sénat dans la conduite de cette affaire? D'après notre constitution, mon honorable ami doit appuyer le gouvernement; toutefois, il y a des circonstances où le gouvernement s'écarte de la bonne voie et donne libre cours à des convictions trop fortement enracinées. Je sais que mon honorable ami fait face actuellement à cette situation.

Il y a un autre point qui n'a pas été mentionné hier, et que le gouvernement paraît avoir ignoré lorsqu'il a refusé d'accepter nos amendements. Si les nombreuses questions qui ont été soumises n'avaient pas été sérieusement étudiées, elles auraient pu faire le sujet d'une nouvelle législation au cours de la prochaine session. L'intérêt public n'en souffrirait pas; non plus que celui des vétérans. Le public ne s'attend certainement pas à ce que nous adoptions un projet de loi aussi important et qui implique une dépense de plusieurs millions pendant deux ou trois générations, sans l'étudier très sérieusement. Mon honorable ami ne peut pas me contredire sur ce point et le moins que nous puissions lui demander, c'est qu'il fasse comprendre au gouvernement que le Sénat a fait tout ce qu'il pouvait faire pour ce bill. Nous ne nous sommes pas contentés d'y jeter un coup d'œil, nous lui avons accordé la plus grande attention; et j'oserai dire que nous nous y sommes intéressés beaucoup plus que l'a fait l'autre Chambre du parlement.

C'est une question que le gouvernement doit étudier tout particulièrement. Je sais qu'il n'a pas eu l'occasion de remplir cette obligation. J'en ai la certitude, non seulement par la déclaration de mon honorable ami, le leader du gouvernement, mais aussi par celles d'autres personnes ayant autant d'influence. Par conséquent, je dis que le leader du gouvernement, au lieu de rejeter sur le Sénat, qui a fait tout son possible pour sauvegarder les intérêts des vétérans, le fardeau d'amender ce bill, devrait immédiatement faire une déclaration rendant la Commission responsable d'avoir présenté aux dernières heures de la session, un rapport que le gouvernement n'avait pas le temps d'étudier soigneusement. Dans ces conditions, je crois qu'il n'est pas surprenant que nous insistions sur nos amendements.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je n'ai pas l'intention de mettre aux voix la motion de mon honorable ami, toutefois, il est peut-être nécessaire que j'explique la situation telle que je la vois. Je ne puis juger si, comme on le prétend, la Commission est coupable de négligence dans la production de son rapport, car si on me demandait actuellement à quelle date le rapport, qui fait l'objet de ce bill, a été présenté, je ne pourrais pas répondre. Mais je sais qu'au début de la présente session, la Chambre des Communes a nommé un comité. Peut-être est-ce le même comité qui a étudié cette question au cours de la session précédente.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, c'est un nouveau comité chaque année.

L'honorable M. DANDURAND: Un comité fut nommé pour étudier la loi des pensions et d'autres questions intéressant les vétérans. Ce comité travailla pendant un grand nombre de semaines. A-t-il employé tout ce temps à l'étude des questions qui lui étaient soumises? A-t-il fait son travail avec diligence? Je ne saurais répondre à ces questions car je n'ai pas suivi ses progrès. Toutefois je veux exonérer le gouvernement d'avoir saisi le parlement de cette législation. Le comité de la Chambre des Communes, composé en grande partie de vétérans, n'a fait rapport et soumis ses conclusions à l'autre Chambre, que tout dernièrement. Le ministre qui a charge de cette question à la Chambre des Communes, a présenté son bill le lendemain du jour où le rapport a été adopté par les Communes. Il ne pouvait le présenter avant. Il a simplement pris les recommandations adoptées par la Chambre des Communes et les a insérées dans le bill. En somme, c'est le travail des Communes, exécuté suivant le rapport du comité.

J'ai pris soin de m'assurer combien de membres du comité s'étaient intéressés à ce travail et j'ai appris, de différentes sources, que la moyenne des présences aux assemblées du comité, au cours de la session pouvait être portée à dix.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai entendu dire qu'elle était moindre que cela.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, quelquefois. Le rapport fut adopté par la Chambre des Communes et le bill fut présenté.

Je vous ai décrit les circonstances dans lesquelles le bill nous est parvenu. Vous connaissez également l'histoire de ce bill. Il était présenté hier pour subir sa deuxième lecture. Maintenant, je crois que le Sénat est disposé à approuver que les vétérans soient traités avec toute la générosité possible...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Absolument, absolument.

L'honorable M. DANDURAND: ...particulièrement les invalides, ceux dont la vitalité a souffert par suite des nobles services rendus au pays, ainsi que les veuves et les orphelins.

En même temps je reconnais que cette Chambre a le devoir d'examiner sérieusement toute raison invoquée pour ajouter de nouvelles classes de bénéficiaires ainsi que la manière dont les intéressés seront traités, d'après les bills qui nous sont présentés par

la Chambre des Communes. Nous avons l'exemple des Etats-Unis au sujet des pensions. Ceux qui ont partagé mes expériences du passé savent à quoi s'en tenir sur ce point et je crois que le Sénat, qui ne subit l'influence d'aucune organisation extérieure, a le devoir spécial de s'assurer que les vétérans soient traités avec justice et que le Trésor soit protégé. Nous avons prolongé le boni pour une période de deux années. La Commission royale Ralston a proposé de le prolonger pour cinq ans. D'après le bill qui nous est soumis, le boni devient permanent et fait partie de la pension. Il va sans dire que la prolongation que nous avons accordée laisse le champ libre pour une autre prolongation ou pour la permanence. Le comité des Communes doit avoir eu des raisons pour placer ce fardeau permanent sur le Trésor public. Ces raisons nous ont-elles été exposées? Nous ne pouvons pas les connaître avant la prochaine session, alors qu'un comité de cette Chambre aura les mêmes facilités que le comité de la Chambre des Communes a eues d'obtenir les renseignements nécessaires. Ce sont ces raisons qui m'ont fait dire hier, que j'appuierais les conclusions du comité; et je n'ai pas changé d'opinion depuis.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à 2.30 heures de l'après-midi.

DEUXIÈME SÉANCE

Le Sénat se réunit à deux heures et demie de l'après-midi. Le Président occupe le fauteuil présidentiel.

Affaires de routine.

Le Sénat s'ajourne à loisir.

PROROGATION DU PARLEMENT

Son Excellence le Gouverneur général étant venu et ayant pris place au trône,

Son Honneur le Président ordonne au gentilhomme huissier de la Verge Noire de se rendre à la Chambre des Communes et d'informer cette Chambre que c'est le plaisir de Son Excellence le Gouverneur général que les Communes se rendent immédiatement auprès de lui dans la salle du Sénat.

La Chambre des Communes étant venue avec son Orateur, Son Excellence le Gouverneur général donne la sanction royale aux bills suivants:

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

Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo.

Loi modifiant la Loi constituant en corporation la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company.

Loi concernant The T. Eaton General Insurance Company.

Loi concernant la Compagnie d'assurance sur la vie dite Northern.

Loi ayant pour objet de changer le nom de la Imperial Underwriters Corporation of Canada en celui de Imperial Insurance Office.

Loi concernant The General Animals Insurance Company of Canada.

Loi concernant la Commercial Travellers Mutual Insurance Society.

Loi concernant la Compagnie du Canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne.

Loi pour faire droit à Theresa Agnes Sprague.

Loi pour faire droit à Terry Andrea Maxwell Bruce.

Loi pour faire droit à Rilla May Freeman.

Loi pour faire droit à Jessie Maria Watchorn.

Loi pour faire droit à Walter Scott Miller.

Loi pour faire droit à Harriet Bertha Wiser.

Loi pour faire droit à Esther Mary Edwardes St. George.

Loi pour faire droit à Mabel Peters.

Loi pour faire droit à William Thomas Trott.

Loi pour faire droit à Lucy Elizabeth Smith.

Loi pour faire droit à Florence Luella Patterson Kelly.

Loi pour faire droit à Arthur Harold Mingay.

Loi pour faire droit à Isabella Guild.

Loi pour faire droit à Albert Lawrence.

Loi pour faire droit à Douglas Lewin.

Loi pour faire droit à Mary Quinn.

Loi pour faire droit à Marie Darling Irving.

Loi pour faire droit à Margaret DeMello.

Loi pour faire droit à Mary Caroline Dooley.

Loi pour faire droit à Barbara Gibb Duncan.

Loi pour faire droit à Nellie Simkins.

Loi pour faire droit à Catherine Jean Livingstone.

Loi pour faire droit à Alice Maud Knowles.

Loi pour faire droit à Jessie Ruth Haverson.

Loi pour faire droit à Arthur Foord.

Loi pour faire droit à Harold Gordon Hendry.

Loi pour faire droit à Karl Peter Hansen.

Loi pour faire droit à Ethel Hadden.

Loi pour faire droit à William James McLaughlan.

Loi pour faire droit à Alyce Wilson.

Loi pour faire droit à Lenuel Burkett.

Loi pour faire droit à William Ewart Gladstone Pettinger.

Loi pour faire droit à Anna McGeachey.

Loi pour faire droit à Antonio Pietranglo.

Loi pour faire droit à Ella Vear.

Loi pour faire droit à Anna Welton.

Loi pour faire droit à Marjorie Mahaffy Cox.

Loi pour faire droit à Mary Elizabeth Milne.

Loi pour faire droit à Georgina Myrtle Potts.

Loi pour faire droit à Guy Barrington Hutchings.

Loi pour faire droit à Amy Selain Slater Therrien.

Loi pour faire droit à Harold Adrian Proctor.

Loi pour faire droit à Henry Charles Arthur.

Loi pour faire droit à Tony Bazar.

Loi pour faire droit à Gordon Johnston Hutton.

Loi pour faire droit à Douglas Carlyle Bell.

Loi pour faire droit à Elma Catheryne Caulfield.

Loi pour faire droit à Alice Bertha Boyce Baker.

Loi pour faire droit à John Lee Williamson.

Loi pour faire droit à Nora Pearce.

Loi pour faire droit à Albert Francis Ray.

Loi pour faire droit à Irene Mildred Jeffrey.

Loi pour faire droit à Florence Mitchell.

Loi pour faire droit à Ruth Ethelind Jackes.

Loi pour faire droit à Wilfred John Mitchell.

Loi pour faire droit à Edward James Bentley.

Loi pour faire droit à Elizabeth Sylvia Cameron.

Loi pour faire droit à Wilhelmina Aird McKay.

Loi pour faire droit à Mary Ellen McClelland.

Loi pour faire droit à Annie Jane Briggs.

Loi pour faire droit à Florence Rathbun.

Loi pour faire droit à William Samuel Morrow.
Loi pour faire droit à Ethel May Macdonald.
Loi pour faire droit à Stanley George Harris.
Loi pour faire droit à Evelyn Eira Awrey.
Loi concernant l'Allance Nationale.
Loi constituant en corporation la Merchants Casualty Insurance Company.
Loi constituant en corporation The Laurentian Insurance Company.
Loi pour faire droit à Angus Martin.
Loi pour faire droit à Lester Ernest Greenwood.
Loi pour faire droit à Charles Lawson.
Loi pou faire droit à Margaret Hickey.
Loi pour faire droit à William John Chenery.
Loi pour faire droit à Florence Roberts.
Loi pour faire droit à Hugh Allan Macdonald.
Loi pour faire droit à Wilhelmine Christina Slater.
Loi pour faire droit à Emma Doris Perley.
Loi pour faire droit à Arthur Hill.
Loi pour faire droit à Emily Elizabeth Reeder.
Loi pour faire droit à Merlin Englehart Clubine.
Loi pour faire droit à Victoria Stella Haswell.
Loi pour faire droit à Thyrza Ewart (autrement connue sous le nom de Thyrza Hodgins).
Loi pour faire droit à Rebecca Messer.
Loi pour faire droit à James Henry Kirkwood.
Loi pour faire droit à Louis White.
Loi pour faire droit à Dorothy Marie Robinson.
Loi pour faire droit à Raymond Anderson Mashinter.
Loi pour faire droit à James Koniaris.
Loi modifiant la Loi spéciale des Revenus de guerre, 1915.
Loi modifiant la loi constitutive du Conseil du Collège presbytérien, Halifax.
Loi concernant certains brevets appartenant à la Canadian Sumner Iron Works, Limited.
Loi concernant un brevet de Thomas William Pritchard.
Loi pour faire droit à Katherine Gossage.
Loi pour faire droit à Alice Moore.
Loi pour faire droit à Alexander Cruikshank.
Loi pour faire droit à Francis Albert Armstrong.
Loi pour faire droit à Edythe Kathleen Victoria Canniff.
Loi pour faire droit à Helen Tuer.
Loi pour faire droit à Hilda Maud Ward.
Loi pour faire droit à Rosie Race.
Loi pour faire droit à Philip R. Marshall Palmer.
Loi pour faire droit à George Felix Simpson.
Loi constituant en corporation la Dominion Electric Protection Company.
Loi modifiant le tarif des douanes, 1907.
Loi modifiant la Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917.
Loi modifiant la Loi des juges.
Loi modifiant la Loi des prisons publiques et de réforme.
Loi constituant en corporation The Life Underwriters Association of Canada.
Loi concernant un certain brevet de The Fleischmann Company.
Loi modifiant la cour de l'Echiquier.
Loi modifiant la Loi du revenu consolidé et de l'audition.
Loi modifiant la Loi des Compagnies fiduciaires, 1914.
Loi modifiant la Loi des Compagnies de prêt, 1914.
Loi modifiant la Loi des jeunes délinquants, 1908.
Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie James.
Loi modifiant la Loi des terres fédérales.
Loi modifiant la Loi des chemins de fer nationaux du Canada, 1919.
Loi modifiant la Loi des titres de biens-fonds.
Loi autorisant le prélèvement, par voie d'emprunt, de certaines sommes d'argent pour le service public.
Loi concernant la Loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916.

Loi constituant en corporation l'Université chrétienne de Shantung.
Loi pour faire droit à Gordon Allingham.
Loi pour faire droit à Alfred Edward Briggs.
Loi pour faire droit à Louisa Elizabeth Smith.
Loi pou faire droit à Annie Thirde.
Loi pour faire droit à Florence Castle.
Loi pour faire droit Frances Hadenka.
Loi pour faire à Louise Powell.
Loi pour faire droit à Margaret Johnston.
Loi pour faire droit à Hilda Girdler.
Loi pour faire droit à Janet Ferguson.
Loi pour faire droit à Charles Whittaker.
Loi pour faire droit à Arthur Robert Ascough.
Loi pour faire droit à Albert Joseph Phillips.
Loi pour faire droit à Patience Oldfield.
Loi pour faire droit à Elizabeth Atkinson.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre la Grande-Fresnière et Rinfret-Jonction, dans la province de Québec.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada de Peebles vers le sud, dans la province de la Saskatchewan.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada prolongeant l'embranchement de Gravelbourg jusqu'à Neidpath, dans la province de la Saskatchewan.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada prolongeant l'embranchement de Sainte-Rose-du-Lac jusqu'à Rorketon, dans la province du Manitoba.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis Prince-Albert jusqu'à Paddockwood, dans la province de la Saskatchewan.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Eyre, dans la province de la Saskatchewan, et Acadia-Valley, dans la province de l'Alberta.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Eston et White-Bear, dans la province de la Saskatchewan.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada sur un parcours de 21 milles vers le sud-est à partir de Saint-Paul, province de l'Alberta.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Cowichan-Bay, sur l'île de Vancouver.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Cottonwood Creek, sur l'île de Vancouver.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada jusqu'à Pine-Falls, dans la province du Manitoba.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre la gare de Lockeport et la ville de Lockeport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Hanna et Warden, dans la province de l'Alberta.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis Loverna vers l'ouest, dans la province de l'Alberta.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada entre Dunblane et Mawer, ou à un point à l'ouest de cet endroit, dans la province de la Saskatchewan.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada, qui doit être une section mixte, depuis Rosedale, dans la province de l'Alberta.
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada, entre Kingsclear et la rivière Sainte-Croix, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Loi modifiant la Loi des assurances, 1917.
Loi modifiant la Loi des Postes.
Loi ayant pour objet de régler certaines questions entre les gouvernements du Canada et de l'Ontario concernant les terres des réserves des sauvages.
Loi pour faire droit à Gerald Arthur Johnston.
Loi pour faire droit à Malcolm Middleton.
Loi pour faire droit à Clara Louise Kinnear.
Loi pour faire droit à Allan Thomas Easson.
Loi pour faire droit à Henry Irwin Claxton.
Loi pour faire droit à John Henry Smith.
Loi pour faire droit à Bertha May Roy.
Loi pour faire droit à Lunetta Elmina Hay.
Loi constituant en corporation l'Institut des Frères de Saint-Gabriel au Canada.
Loi pour faire droit à Eva Laura Bell.
Loi pour faire droit à Peter Alexander Fawcett.
Loi pour faire droit à Beatrice Ella Mastrom.
Loi pour faire droit à Herman Kleinsteuber.
Loi pour faire droit à Mary Ann Hastings.
Loi ayant pour objet d'autoriser un contrat entre Sa Majesté le Roi et la Corporation de la cité d'Ottawa.
Loi concernant la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada, division Kamloops-Kelowna, province de la Colombie-Britannique.
Loi concernant une certaine convention commerciale entre Sa Majesté et le Roi des Belges.
Loi pour faire droit à William Smith Scott.
Loi pour faire droit à Rebecca Smolkin Koffler.
Loi pour faire droit à Earl James Sharpe.
Loi pour faire droit à Henry George Stuart Johnston.
Loi constituant en corporation la Joliette and Northern Railway Company.
Loi constituant en corporation l'Eglise-unie du Canada.
Loi modifiant la Loi des compagnies.
Loi procurant une pension aux fonctionnaires civils.
Loi modifiant la Loi des banques.
Loi modifiant la Loi de l'immigration.
Loi modifiant le nom de la Banque d'Hochelaga en celui de "Banque Canadienne Nationale".
Loi modifiant la Loi des produits alimentaires pour les animaux.
Loi modifiant la Loi de 1923 concernant les taux de fret par navigation intérieure.
Loi modifiant la Loi des Pêcheries, 1914.
Loi modifiant la Loi de la marine marchande au Canada, afin de rendre exécutoire certains projets de conventions adoptés par la Conférence internationale du Travail de la Société des Nations.
Loi modifiant la Loi des Douanes.
Loi modifiant la Loi des sauvages.
Loi concernant la Toronto Terminals Railways Company.
Loi concernant les Statuts revisés du Canada.
Loi modifiant la Loi des liquidations.
Loi modifiant la Loi du ministère des Douanes et de l'Accise.
Loi du Conseil des Recherches.
Loi modifiant la Loi des Pêcheries.
Loi pourvoyant à de nouvelles avances aux Commissaires du Havre de Vancouver.
Loi modifiant l'Acte de 1894 concernant les commissaires du Havre de Montréal.
Loi modifiant la Loi de la marine marchande.
Loi modifiant la Loi des expropriations.
Loi modifiant la Loi de la Royale gendarmerie à cheval du Canada.
Loi modifiant la Loi du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile.
Loi concernant l'exploitation du quartz dans le territoire du Yukon.
Loi modifiant la Loi des Banques par le changement du nom de La banque d'Hochelaga en celui de "Banque Canadienne Nationale".
Loi concernant la construction d'une ligne des Chemins de fer nationaux du Canada depuis l'extrémité de l'embranchement de China-Clay jusqu'à Saint-Rémi-d'Amherst, dans la province de Québec.
Loi ayant pour objet de régler de nouveau la représentation dans la Chambre des communes.
Loi modifiant le Code criminel (preuve des jeux de hasard).
Loi pour faire droit à Charles Dawson Carlyle.
Loi pour faire droit à Elgin Caughey.
Loi pour faire droit à Florence Armstrong.
Loi modifiant la Loi de la milice.
Loi modifiant la Loi des pensions.
Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice financier expirant le 31 mars 1925.

Après quoi, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général de clore la troisième session du quatorzième Parlement du Canada par le discours suivant:

Honorables Membres du Sénat:

Membres de la Chambre des communes:

Je suis heureux de pouvoir vous relever des devoirs parlementaires auxquels, depuis quelques mois, vous avez apporté une attention si constante et si appliquée. En mettant fin aux délibérations de la session actuelle, je tiens à exprimer la satisfaction que me cause la manière dont vous avez réalisé les espérances que j'exprimais dans mon discours à l'ouverture du Parlement, en février dernier.

Il est très encourageant de pouvoir noter que, pour la première fois depuis le commencement de la guerre, le budget national a été équilibré et que le rapport entre les revenus et les dépenses est tel qu'il justifie une diminution immédiate des impôts.

L'abaissement de la taxe sur les ventes et l'accroissement du nombre des denrées qui en sont exemptées devraient contribuer à réduire dans une mesure appréciable le coût de la vie et à favoriser le commerce.

L'allègement substantiel de l'impôt douanier par une révision du tarif dans le sens de l'abaissement des droits sur les instruments de production dans les industries qui ont pour base les ressources naturelles du Dominion, ne peut manquer d'aider sensiblement au progrès agricole et industriel et, par une production à meilleur marché, d'amener aussi un fléchissement du coût de l'existence.

Le travail de remaniement de la représentation du peuple à la Chambre des communes, sous le régime des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, a été accompli en dérangeant relativement peu les divisions électorales actuelles dans la plupart des provinces. La redistribution accroît considérablement la représentation de l'Ouest moyen. Le désir d'effectuer une répartition équitable a été, à mon avis, réalisé, et la manière dont cette tâche difficile a été accomplie recevra, j'en suis persuadé, l'approbation de l'électorat.

Il est satisfaisant d'observer qu'à mesure que se coordonnent les lignes des chemins de fer nationaux du Canada et que deviennent plus effectives leurs installations, les perspectives de succès de cette grande entreprise nationale se montrent plus brillantes. Pour faciliter la construction d'embranchements dont le besoin se fait fortement sentir, toute une législation a été adoptée autorisant l'établissement d'un certain parcours pendant une période de quelques années. Cette disposition statutaire devrait mettre la direction en mesure d'élaborer ses projets de construction d'une manière définitive et économique. Bien que le programme de construction de voies ferrées envisagé par le conseil d'administration des chemins de fer nationaux du Canada ait été restreint, l'établissement des embranchements pour lesquels des crédits ont été votés devrait contribuer à faire disparaître partiellement les difficultés que rencontrent les colons dans les parties du pays que ces lignes vont desservir et à accélérer l'affluence de nouveaux colons vers la terre.

Parmi de nombreuses autres mesures de grande importance, des dispositions ont été prises en vue d'une enquête sur les problèmes tarifaires et les autres formes d'impôts et de leur étude par des conseillers experts du gouvernement, ainsi que pour la fusion des services de perception du revenu sous une seule administration. Ces lois devraient contribuer à simplifier et à améliorer dans une mesure importante les méthodes fiscales actuelles, et réaliser de substantielles économies.

Pour sauvegarder davantage le public dans les opérations de banque, une disposition a été adoptée pour permettre l'inspection par le Gouvernement des banques autorisées.

Des traités de commerce importants, mutuellement avantageux, ont été conclus avec la Belgique, et les Pays-Bas. D'autres traités, visant à la suppression de la contrebande, ont été négociés entre le Canada et les Etats-Unis. Afin de sauvegarder les intérêts des enfants et des adolescents dans le transport maritime, le Canada a donné son adhésion à certains projets de convention de la Conférence Internationale du Travail de la Société des Nations. En ce moment, notre pays est représenté à la Conférence interalliée de Londres par un honorable membre de ce Parlement. Nous partageons le ferme espoir de toutes les nations qui y sont représentées que les délibérations de ce corps important puissent aider à l'amélioration rapide de la situation et des relations européennes.

Membres de la Chambre des Communes:

Je vous remercie, au nom de Sa Majesté, des crédits que vous avez votés pour le service public.

Honorables Membres du Sénat:

Membres de la Chambre des communes:

Pour la paix et l'abondance dont jouit aujourd'hui notre pays, et pour la promesse d'une prospérité croissante, je me joins à vous pour humblement remercier la Divine Providence.

INDEX

DES DÉBATS DU SÉNAT

TROISIÈME SESSION DU QUATORZIÈME PARLEMENT, 1924

N.B.—Les bills ont été divisés en trois groupes: bills de divorce, bills d'intérêt privé, bills d'intérêt public. Les abréviations 1 l., 2 l., 3 l., signifient première lecture, deuxième lecture, troisième lecture. Les mots: comité, comité spécial, motion, rapport, sont remplacés par: C., C.S., M., R.

A

Adresse en réponse au discours du Trône:
Adoption, 78
Débat, 6-19, 21-60, 61-78
Proposition de l'adoption, 6

Acte de l'Amérique britannique du nord——
Amendements proposés à l'—627-632, 718, 850, 908

Agriculture:
Aliments des bestiaux, Voyez: bills.
Dépenses pour l'agriculture, 796

Aylesworth, l'honorable sir A. B.
Présentation au Sénat, 126

B

Baker—œuvre commémorative, 5

Barnard, l'honorable George H., C.R.
Canadian Sumner Iron Works—brevet concernant la compagnie dite: La—, 372
Flottille impériale—bienvenue à la—, 361
Spiritueux—traité concernant les—, 125

Beaubien, l'honorable C.-P.
Banque Canadienne Nationale, 503
Chemins de fer nationaux du Canada—embranchement de Lloydminster, 561
Différends industriels, 96, 180-321, 347, 394-414
Douanes, 391
Expositions internationales, 589
Havre de Montréal, 874
Impôt sur le revenu, 389
Spiritueux—traité concernant les—, 152
Tarif de préférence britannique, 135, 650, 763-769
Train-exposition en France et en Belgique, 607-623

Beaubien, l'honorable C.-P.—*Fin*
Traité de commerce avec la Belgique, 773-796

Béique, l'honorable F. L.
Acte de l'Amérique Britannique du Nord—amendements proposés à l'—, 631
Brevets, 372
Chemins de fer nationaux du Canada
Bills des embranchements, 502, 511
Turtleford-Hafford, 555
Enquêtes, 208, 354
Conseil des recherches scientifiques, 865
Différends industriels, 208, 401-408
Havre de Montréal, 876
Impôt sur le revenu, 390
Montreal Central Terminal Company—Bill concernant la—, 507
Représentation dans la Chambre des communes—Bill de la—, 860
Réserves houillères de l'Alberta, 447, 452
Service administratif—Rapport du C.S., 857
Société des Nations, 294
Tarif de préférence britannique, 319, 850
Terminus de Toronto, 847
Traité de commerce avec la Belgique, 775-795
Traité de commerce avec la Finlande, 820-881

Belcourt, l'honorable N. A., C.P.
Allocations aux fonctionnaires publics, 218
Chemins de fer nationaux du Canada—embranchements—, 233, 517
Code criminel, 185
Différends industriels, 96, 173, 321, 398-414, 457
Flétan—Pêche du—, 145

Belcourt, l'honorable N.-A., C.P.—*Fin*
Impôt de guerre sur le revenu, 387, 460
Juges, 120
Libération conditionnelle, 230
Pénitenciers, 144
Pritchard—Bill concernant le brevet—, 153
Procédure parlementaire:
Publication de rapports incomplets, 218
Production d'un document non-officiel, 355
Société des Nations, 292-294, 328, 329

Bennett, l'honorable W. H.
Adresse en réponse au discours du Trône, 61
Conditions économiques du Canada, 62
Prodigalités du gouvernement, 63
Elections partielles, 65
Menace d'un changement dans le tarif, 65
Chemins de fer nationaux, 68
Navigation sur les eaux intérieures, 68
Embranchements des chemins de fer nationaux, 70
Unité nationale, 71
Québec et les partis politiques, 72
Canalisation du Sainte-Laurent, 426, 713
Chemins de fer nationaux du Canada:
Conseil d'administration, 846
Enquêtes, 205-208, 209, 246-268, 297-316, 353-359, 497, 542, 591-606, 830-845, 896.
Navires sur les Grands-Lacs, 159, 167
Docks de Midland, 797
Eglise-Unie du Canada, 689
Libération conditionnelle, 229
Représentation dans la Chambre des Communes—Bill de la—, 860
Subsides, 102

Bills:
Bills de divorce:
Allingham, Gordon, 1 l. 361, 2 l. 370, 3 l. 373
Armstrong, Florence E., 1 l., 2 l. et 3 l. 633
Armstrong, Francis A., 1 l. 361, 2 l. 370. 3 l. 373
Arthur, Harry C., 1 l. 159, 2 l. 208, 3 l. 210
Ascough, Arthur R., 1 l. 392, 2 l. 429, 3 l. 440
Atkinson, Elizabeth, 1 l. 429, 2 l. 498, 3 l. 500
Awrey, Evelyn E., 1 l. 224, 2 l. 270, 3 l. 283
Baker, Alice B. B., 1 l. 167, 2 l. et 3 l. 210
Bazar, Tony, 1 l. 159, 2 l. 208, 3 l. 210
Bell, Douglas C., 1 l. 167, 2 l. 210, 3 l. 210
Bell, Eva L., 1 l. 508, 2 l. 547, 3 l. 565
Bentley, Edward J., 1 l. 209, 2 l. 226, 3 l. 268
Bridges, Annie J. 1 l. 213, 2 l. et 3 l. 268

Bills—*Suite*
Briggs, Alfred E. 1 l. 368, 2 l. 375, 3 l. 390
Bruce, Terry A. M., 1 l. 126, 2 l. et 3 l. 145
Burkett, Lemuel, 1 l. 151, 2 l. 159, 3 l. 165
Cameron, Elizabeth S., 1 l., 209, 2 l. 226, 3 l. 268
Canniff, Edythe K. V., 1 l. 361, 2 l. 370, 3 l. 373
Carlyle, Charles D., 1 l., 2 l. et 3 l. 846
Castle, Florence, 1 l. 375, 2 l. 427, 3 l. 429
Caughey, Elgia, 1 l., 2 l. et 3 l. 757
Caulfield, Elma C., 1 l. 167, 2 l. et 3 l. 210
Chenery, William J., 1 l. 282, 2 l. 318, 3 l. 320
Claxton, Henry I., 1 l. 508, 2 l. 532, 3 l. 534
Clubine, Merlin E., 1 l. 282, 2 l. 320, 3 l. 323
Cooke, James H., 1 l. 508, 2 l. 548, 3 l. 565
Cox, Marjory M., 1 l. 158, 2 l. 184, 3 l. 208
Cruikshand, Alex., 1 l. 361, 2 l. 370, 3 l. 373
DeMello, Margaret, 1 l. 148, 2 l. 155, 3 l. 159
Dooley, Mary C., 1 l. 148, 2 l. 155, 3 l. 159
Duncan, Barbara G., 1 l. 148, 2 l. 155, 3 l. 159
Easson, Allen T., 1 l. 508, 2 l. 532, 3 l. 534
Ewart, Thyrsa, 1 l. 282, 2 l. 320, 3 l. 323
Fawcett, Peter A., 1 l. 508, 2 l. 548, 3 l. 565
Ferguson, Janet, 1 l. 392, 2 l. 429, 3 l. 440
Foord, Arthur, 1 l. 151, 2 l. 159, 3 l. 165
Freeman, Rilla M. 1 l. 144, 2 l. 150, 3 l. 153
Girdler, Hilda, 1 l. 375, 2 l. 427, 3 l. 429
Gossage, Katherine, 1 l. 361, 2 l. 370, 3 l. 373
Greenwood, Lester E., 1 l. 270, 2 l. 318, 3 l. 320
Guild, Isabella, 1 l. 145, 2 l. 154, 3 l. 154
Hadden, Ethel, 1 l. 151, 2 l. 159, 3 l. 165
Hadenka, Frances, 1 l. 375, 2 l. 427, 3 l. 429
Hansen, Karl P., 1 l. 151, 2 l. 159, 3 l. 165
Harris, Stanley G., 1 l. 213, 2 l. et 3 l. 268
Hastings, Mary A., 1 l., 2 l. et 3 l. 587
Haswell, Victoria S., 1 l. 282, 2 l. 320, 3 l. 323
Haverson, Jessie R., 1 l. 151, 2 l. 159, 3 l. 165
Hay, Lunetta E., 1 l. 508, 2 l. 532, 3 l. 534
Hendry, Harold G., 1 l. 151, 2 l. 159, 3 l. 165
Hickey, Margaret, 1 l. 282, 2 l. 318, 3 l. 320
Hill, Arthur, 1 l. 282, 2 l. 318, 3 l. 320

Bills—*Suite*

Hodgins, Thyrza, 1 l. 282, 2 l. 320, 3 l. 323
Hutchings, Guy B., 1 l. 158, 2 l. 184, 3 l. 208
Hutton, Gordon J., 1 l. 167, 2l. et 3 l. 210
Irving, Marie D., 1 l. 148, 2 l. 155, 3 l. 158
Jackes, Ruth E., 1 l. 209, 2 l. 226, 3 l. 268
Jeffrey, Irene M., 1 l. 187, 2 l. 220, 3 l. 225
Johnson, Gerald A., 1 l. 429, 2 l. 498, 3 l. 500
Johnston, Henry G. S., 1 l. 587, 2 l. et 3 l. 654
Johnston, Margaret, 1 l. 375, 2 l. 427, 3 l. 429
Kelly, Florence L. P., 1 l. 145, 2 l. 154, 3 l. 154
Kinnear, Clara L., 1 l. 508, 2 l. 532, 3 l. 534
Kirkwood, John H., 1 l. 283, 2 l. 320, 3 l. 323
Kleinsteuber, Herman, 1 l. 509, 2 l. 548, 3 l. 565
Knowles, Alice M., 1 l. 148, 2 l. 155, 3 l. 159
Koffler, Rebecca S., 1 l. 549, 2 l. et 3 l. 590
Koniaris, James, 1 l. 323, 2 l. 348, 3 l. 349
Lawrence, Albert, 1 l. 145, 2 l. 154, 3 l. 154
Lawson, Charles, 1 l. 270, 2 l. 318, 3 l. 320
Lewin, Douglas, 1 l. 148, 2 l. 154, 3 l. 158
Livingstone, Catherine J., 1 l. 148, 2 l. 155, 3 l. 159
MacDonald, Ethel M., 1 l. 213, 2 l. et 3 l. 268
Macdonald, Hugh A., 1 l. 282, 2 l. 318, 3 l. 320
Martin, Angus, 1 l. 270, 2 l. 318, 3 l. 320
Mashinter, Raymond A., 1 l. 319, 2 l. 335, 3 l. 346
Mastron, Beatrice E., 1 l. 509, 2 l. 548, 3 l. 565
McClelland, Mary E., 1 l. 213, 2 l. et 3 l. 268
McGeachy, Anna, 1 l. 158, 2 l. 166, 3 l. 168
McKay, Wilhelmina A., 1 l. 209, 2 l. 226, 3 l. 268
McLaughlan, William J., 1 l. 151, 2 l. 159, 3 l. 165
Messer, Rebecca, 1 l. 283, 2 l. 320, 3 l. 323
Middleton, Malcolm, 1 l. 508, 2 l. 532, 3 l. 534
Miller, Walter S., 1 l. 144, 2 l. 150, 3 l. 153
Milne, Mary E., 1 l. 158, 2 l. 184, 3 l. 208
Mingay, Arthur H., 1 l. 145, 2 l. 154, 3 l. 154

Bills—*Suite*

Mitchell, Florence, 1 l. 187, 2 l. 220, 3 l. 226
Mitchell, Wilfrid J., 1 l. 209, 2 l. 226, 3 l. 268
Moore. Alice, 1 l. 361, 2 l. 370, 3 l. 373
Morrow, William S., 1 l. 213, 2 l. et 3 l. 268
Mullins, Alma D., 1 l., 2 l. et 3 l. 757
Oldfield, Patience, 1 l. 392, 2 l. 429, 3 l. 440
Palmer, Philip R. M., 1 l. 326, 2 l. 349, 3 l. 361
Pearce, Nora, 1 l. 187, 2 l. 220, 3 l. 225
Perley, Emma D., 1 l. 282, 2 l. 318, 3 l. 320
Peters, Mabel, 1 l. 144, 2 l. 150, 3 l. 153
Petranglo, Antonio, 1 l. 158, 2 l. 166, 3 l. 168
Pettinger, William E. G., 1 l. 158, 2 l. 166, 3 l. 168
Phillips, Albert J., 1 l. 392, 2 l. 429, 3 l. 440
Potts, Georgina M., 1 l. 158, 2 l. 184, 3 l. 208
Powell, Louise, 1 l. 375, 2 l. 427, 3 l. 429
Proctor, Harold A., 1 l. 159, 2 l. 208, 3 l. 210
Quinn, Mary, 1 l. 148, 2 l. 155, 3 l. 158
Race, Rosie, 1 l. 361, 2 l. 370, 3 l. 373
Rathbun, Florence, 1 l. 213, 2 l. et 3 l. 268
Ray, Albert F. 1 l. 187, 2 l. 220, 3 l. 225
Reeder, Elizabeth, 1 l. 282, 2 l. 318, 3 l. 320
Roberts, Florence, 1 l. 282, 2 l. 318, 3 l. 320
Robinson, Dorothy M. 1 l. 295, 2 l. 323, 3 l. 326
Roy, Bertha M., 1 l. 508, 2 l. 532, 3 l. 534
St. George, Esther M. E., 1 l. 144, 2 l. 150, 3 l. 153
Scott, William S., 1 l. 549, 2 l. et 3 l. 590
Sharpe, Earl J., 1 l. 549, 2 l. et 3 l. 590
Simpson, George F., 1 l. 326, 2 l. 349, 3 l. 361
Sinkins, Nellie, 1 l. 148, 2 l. 155, 3 l. 159
Slater, Wilhelmine C., 1 l. 282, 2 l. 318, 3 l. 320
Smith, John H., 1 l. 508, 2 l. 532, 3 l. 534
Smith, Louise E., 1 l. 371, 2 l. 375, 3 l. 390
Smith, Lucy E., 1 l., 144, 2 l. 150, 3 l., 153
Sprague, Theresa A., 1 l. 126, 2 l. et 3 l. 145
Therrien, Amy S. S. 1 l. 159, 2 l. 208, 3 l. 210
Thirde, Annie, 1 l. 372, 2 l. 391, 3 l. 393
Trott, Wm. T., 1 l. 144, 2 l. 150, 3 l. 153
Tuer, Helen, 1 l. 361, 2 l. 370, 3 l. 373
Vear, Ella, 1 l. 158, 2 l. 184, 3 l. 208
Ward, Hilda M. 1 l. 361, 2 l. 370, 3 l. 373

Bills—*Suite*

Watchorn, Jessie M 1 l. 144, 2 l. 150, 3 l. 153
Welton, Anna, 1 l. 158, 2 l. 184, 3 l. 208
White, Louis, 1 l. 282, 2 l. 318, 3 l. 320
Whittaker, Charles, 1 l. 392, 2 l. 429, 3 l. 440
Williamson, John L., 1 l. 167 2 l. et 3 l. 210
Wilson, Alyce, 1 l. 151, 2 l. 159, 3 l. 165
Wiser, Harriet B., 1 l. 144, 2 l. 150, 3 l. 153
Bills d'intérêt privé:
Alliance Nationale, 1 l. 166, 2 l. 210, 3 l. 270
Banque Canadienne Nationale, 1 l. 375, 2 l. 427, 3 l. 516
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 1 l. 210, 2 l. 268, 3 l. 320
Canada Southern Railway, 1 l. 165, 2 l. 208, 3 l. 270
Canadian Sumner Iron—Brevets de la compagnie—, 1 l. 283, 2 l. 321, 3 l. 372
Chemin de fer canadien du Pacifique, 1 l. 210, 2 l. 268, 3 l. 320
Collège presbytérien de Halifax, 1 l. 187, 2 l. 220, 3 l. 349
Commercial Travellers Insurance Society, 1 l. 210, 2 l. 268, 3 l. 322
Corporation épiscopale catholique romaine de Prince-Rupert, 1 l. 186, 2 l. 210, 3 l. 270
Detroit River Tunnel Company, 1 l. 165, 2 l. 208, 3 l. 270
Dominion Electric Protection Company, 1 l. 159, 2 l. 208, 3 l. 268, 443.
Eaton, T., General Insurance Company, 1 l. 210, 2 l. 268, 3 l. 322
Eglise-Unie du Canada, 1 l. 498, 2 l. 654, 675, C. 692, 740, (vote) 745, 3 l. 745
Esquimalt and Nanaimo Railway Company, 1 l. 210, 2 l. 268, 3 l. 320
Fleishman—Brevet de la compagnie—, 1 l. 372, 2 l. 428, 3 l. 504
General Animals Insurance Company, 1 l. 159, 2 l. 208, 3 l. 209
Imperial Insurance Company, 1 l. 210, 2 l. 268, 3 l. 323
L'institut des Frères de Saint Gabriel au Canada, 1 l. et 2 l. 498, 3 l. 587
Interprovincial and James Bay Railway Company, 1 l. 186, 2 l. 220, 3 l. 320
Joliette and Northern Railway Company, 1 l. 233, 2 l. 283, 3 l. 627
Laurentian Insurance Company, 1 l. 210, 2 l. 268, 3 l. 322
Life Underwriters of Canada, 1 l. 414, 2 l. 429, 3 l. 503

Bills—*Suite*

Marconi Wireless Telegraph Company, 1 l. et 2 l. 498
Merchants Casualty Insurance Company, 1 l. 210, 2 l. 268, 3 l. 322
Montreal Central Terminal Company, 1 l. 498, 2 l. 507
Montreal Life Insurance Company, 1 l. 186, 2 l. 210, 3 l. 268.
Montréal à Ottawa et la baie Georgienne —Compagnie du canal de—, 1 l. 210, 2 l. 268, 3 l. 349
Northern—Compagnie d'assurance sur la vie dite—, 1 l. 210, 2 l. 268, 3 l. 322
Ottawa Electric Railway Company, 1 l. 148, 2 l. 165, 3 l. 270
Pritchard—Brevet de T. W.—, 1 l. 145, 2 l. 153, 3 l. 209.
Université chrétienne de Shantung, 1 l. 233, 2 l. 283, 3 l. 429.
Bills d'intérêt public:
Assurance, 1 l. 375, 2 l. 414, 3 l. 548
Banques, Numéro 1: 1 l. 715, 2 l. 771 C. et 3 l. 772. Numéro 2: 1 l., 2 l. et 3 l., 815
Brevets (version française), 1 l. 82, 2 l. et. C. 95, 3 l. 95
Cantine—distribution des fonds de—, 1 l. 856, M. pour 2 l. 868. Remise du projet, 873
Chemins de fer nationaux:
Bills des embranchements, 268
China Clay—Saint Rémi d'Amherst, 1 l. 234, 2 l. 289, C. 804. Ratification des amendements (vote) 812, 3 l. 812. Rejet des amendements par les Communes, 893, 896.
Cottonwood Creek, 1 l. 234, 2 l. 286, C. 514, 3 l. 521
Cowichan Bay, 1 l. 233, 2 l. 285, C. 514, 3 l. 521
Dunblane-Mawer, 1 l. 234, 2 l. 287, C. 514, 3 l. 565
Eston-White Bear, 1 l. 213, 2 l. 281, C. 513, 3 l. 521
Eyre-Acadia Valley, 1 l. 213, 2 l. 281, C. 513, 3 l. 521
Grande Fresnière-Rinfret Jonction, 1 l. 211, 2 l. 276, C. 509, 3 l. 516
Gravelbourg-Neidpath, 1 l. 211, 2 l. 278, C. 513, 3 l. 520
Hanna-Warden, 1 l. 234, 2 l. 287, C. 514, 3 l. 558
Kamloops-Kelowna, 1 l. 211, 2 l. 277, R. du C., 587, 3 l. 633-646

Bills—*Suite*

Kelvington, 1 l. 213, 2 l. 280. Projet remis, 515
Kingsclear-Rivière Sainte-Croix, 1 l. 233, 2 l. 284, R. du C. 523, C. 565, 3 l. 578
Lloydminster, 1 l. 318, 2 l. 323, C. 514, M. pour 3 l. 557, Rejet du bill, 565
Lockporte, 1 l. 234, 2 l. 288, C. 515, 3 l. 523
Loverna, 1 l. 234, 2 l. 287, C. 514, 3 l. 558
Nipawin, 1 l. 234, 2 l. 286, R. du C. 578, Rejet du bill, 578
Peebles, 1 l. 211, 2 l. 277, C. 513, 3 l. 520
Pine Falls, 1 l. 234, 2 l. 288, C. 515, 3 l. 521
Prince Albert-Paddockwood, 1 l. 213, 2 l. 280, C. 513, 3 l. 521
Radville-Bengough-Ritchie, 1 l. 234, 2 l. 287, C. 515. Rejet du bill, 578-587
Rosedale, 1 l. 213, 2 .. 282, C. 514, 3 l. 558
Rousseau-Laurent, 1 l. 233, 2 l. 284, C. 514. Projet remis, 514
St-Paul, 1 l. 213, 2 l. 281, C. 513, 3 l.
Ste-Rose du Lac-Rorketon, 1 l. 212, 2 l. 279, C. 513, 3 l. 521
Sunnybrae-Guysborough, 1 l. 233, 2 l. 285, R. du C. 587
Turtleford-Hafford, 1 l. 213, 2 l. 280, C. 513, M. pour 3 l. 549, Rejet du bill, 558.
Loi de garantie des chemins de fer nationaux du Canada, 1 l. 508, 2 l. 533, 3 l. 534
Code criminel:
Cautionnement, 1. l. 151, 2 l. 184, C. S. 186
Jeux de hasard, 1 l. et 2 l. 717, C. 770, 3 l. 770
Scrip (concession gratuite), 1 l. 233, 2 l. 283, C. S. 284
Compagnies, 1 l. et 2 l. 508, C. S. 654, 3 l. 728
Compagnies de prêt:
(Bill présenté par l'honorable M. McMeans), 1 l. 335, 2 l. 361. Renvoi au C. 500
(Bill présenté par l'hon. M. Dandurand), 1 l. 375, 2 l. 414, 3 l. 508
Compagnies fiduciaires, 1 l. 375, 2 l. 414, 3 l. 508
Conseil des recherches, 1 l. 856, 2 l. 864, C. 868, 3 l. 868
Convention de commerce avec la Belgique, 1 l. 717 2 l. 772, C. 776, 3 l. 796

Bills—*Suite*

Convention de commerce avec la Finlande, 1 l. 711, 2 l. 818, C. 880. Rejet du bill, 880
Cour de l'Echiquier, 1 l. 454, 2 l., C. et 3 l. 506
Différends industriels, 1 l. 82, 2 l. 95, 150, 152, 157, 168, C. 208, 226, 321, 346, 393-414, 3 l. 426, 454. Vote, 459. Amendements des Communes, 750, 771. Vote, 752. Conférence des représentants des deux Chambre, 798
Douanes:
Douanes—Loi des—, 1 l. 711, 2 l. 714. C. et 3 l. 818
Douanes et de l'accise—Ministère des—, 1 l. 856, 2 l., C. et 3 l. 864
Douanes (estimation des droits), 1 l. 372, M. pour 2 l. 531
Rejet du bill, 549
Tarif des douanes, 1 l., 372, 2 l., 391, C. 441, 3 l. 441
Eglise-Unie du Canada, 1 l. 498, 2 l. 654, 675, C. 692, 740, vote 745, 3 l. 745
Emprunts publics, 1 l., 2 l. et 3 l. 587
Exploitation du quartz au Yukon, 1 l., 2 l. et 3 l. 896
Expropriations, 1 l. 856, 2 l. 862, C. et 3 l. 882
Faillite:
(Bill présenté par l'hon. M. Blondin), 1 l. 210, 2 l. 290. Retrait du bill, 587
(Bill présenté par l'hon. M. Haydon), 1 l. 368, 2 l. 373, 3 l. 565
Fruits, 1 l. 82, 2 l. et C. 96, 3 l. 97
Immigration, 1 l. 674, 2 l. 705, C. 752, 3 l. 757
Impôt de guerre sur le revenu, 1 l. 375, 2 l. 385, 3 l. 431, 459
Impôt sur les profits d'affaires pour la guerre, 1 l. 587, 2 l. et C. 588, 3 l. 588
Jeunes délinquants, 1 l. 500, 2 l. 508, C. et 3 l. 515
Juges, numéro 1, 1 l. 87, 2 l. 119, 165, C, 208, 3 l. 208; numéro 2, 1 l. 415, 2 l. 440, C. et 3 l. 500
Libération conditionnelle, 1 l. 151, 2 l. 226
Liquidation, 1 l. 856, 2 l., C. et 3 l. 864
Marine, 1 l. 711, 2 l. 714, C. 815, 3 l. 816
Marine marchande, 1 l. 857, 2 l. et 3 l. 878
Milice, 1 l. 873, 2 l. 883, C. 886, 3 l. 893
Montréal—Havre de—, 1 l. 857, 2 l. et C 873, 3 l. 878

Bills—*Fin*

Opium et drogues narcotiques, 1 l. 151, 2 l. 186. Renvoi à un C.S. 186
Ottawa—Convention de Sa Majesté avec la ville d'—, 1 l. 674, 2 l. 706, C. et 3 l. 713
Pêcheries:
Numéro 1: 1 l. 711, 2 l. 713, C. et 3 l. 815
Numéro deux: 1 l. 856, 2 l. 868, C. et 3 l. 868
Pêcheries du flétan, 1 l. 126, 2 l. 145, C. et 3 l. 147
Pénitenciers, 1 l. 82, 2 l. 144, C. et 3 l. 147
Pensions, 1 l. 873, 2 l. 894. Renvoi à un C.S. 895, R. 897, C. 898, 3 l. 905. Rejet des amendements par les Communes, 911
Pensions aux fonctionnaires civils, 1 l. 607, 2 l. 673, 3 l. 728
Postes, 1 l. 673, 2 l. et 3 l. 705
Prisons publiques et de réforme, 1 l. 415, 2 l. 440, C. et 3 l. 500
Produits alimentaires pour les animaux, 1 l. 757, 2 l., C. et 3 l. 803
Représentation dans la Chambre des Communes, 1 l. et 2 l. 859, 3 l. 860
Réserves des sauvages dans Ontario, 1 l. 673, 2 l. et 3 l. 705
Rétablissement des soldats dans la vie civile, 1 l. 873, 2 l., C. et 3 l. 893
Retraite du service administratif, 1 l. et 2 l. 674. Renvoi au Comité des Banques et du Commerce, 674
Revenu consolidé et audition, 1 l. 454, 2 l. 506, C. et 3 l. 507
Revenus de guerre—Loi spéciale des—, 1 l. 375, 2 l., 414. C. 427, 3 l. 428
Royale Gendarmerie à cheval du Canada, 1 l. 856, 2 l. 882, C. et 3 l. 883
Sauvages, 1 l. 757, 2 l. et C. 798, 816, 3 l. 818
Statuts revisés du Canada, 1 l. 856, 2 l. et C. 863, 3 l. 863
Subsides:
Numéro un: 1 l. 82, 2 l. 117, 3 l. 117
Numéro deux: 1 l., 2 l. et 3 l. 234
Numéro trois: 1 l. et 2 l. 908, 3 l. 911
Taux de fret par navigation intérieure, 1 l. 674, 2 l. 812, C. 814, 3 l. 815
Terres fédérales, 1 l. 508, 2 l. 532, C. et 3 l. 533
Titres des biens-fonds, 1 l. 516, 2 l. et C. 548, 3 l. 548
Toronto Terminals Ry. Company, 1 l. et 2 l. 846, C. et 3 l. 862
Vancouver—Havre de—, 1 l. 857, 2 l. 873, C. 873, 3 l. 873

Black, l'honorable Frank B.
Chemins de fer nationaux du Canada:
Embranchement Kingsclear-Rivière Sainte-Croix, 574-576
Salaires des fonctionnaires, 223
Convention de commerce avec la Finlande, 821
Disposition des fonds de cantine, 870
Economie dans l'administration, 221
Havre de Montréal, 877
Pensions aux fonctionnaires publics, 739
Réduction du nombre des sénateurs, 220-224

Blondin, l'honorable P. E., C.P.
Acte de l'Amérique du Nord—Amendement projeté à l'—, 855
Convention de commerce avec la Finlande, 820
Faillite, 290, 587

Bostock, l'honorable Hewitt, C.P. (Président du Sénat)
Chambre des Communes, 662, 663
Division de la législation, 369
Douanes (estimation des droits), 549

Boyer, l'honorable Gustave
Statistiques provinciales, 348

Bradbury, l'honorable George H.
Auditeur général (attributions), 95
Chemins de fer nationaux du Canada:
Critique des journaux, 712
Embranchement Kamloops-Kelowna, 640
Embranchement Pine Falls, 521
Disposition des fonds de cantine, 872
Fleischman—bill de la compagnie—, 428
Gendarmerie Royale du Canada, 213-217
Grève des employés des Postes, 429
Havre de Montréal, 874
Pensions, 898-904, 913
Réduction du nombre des sénateurs, 93
Réserves houillères de l'Alberta, 419, 446-452
Service administratif:
Allocations spéciales, 213-217
Comité spécial, 5.
Congés, 20

C

Calder, l'honorable J. A., C.P.
Chemins de fer nationaux du Canada:
Embranchement Radville-Bengough-Ritchie, 582-584
Embranchement Turtleford-Hafford, 552
Eglise-Unie du Canada, 692, 741
Milice, 889

Canal d'égout de Chicago, 83

Canalisation du Saint-Laurent, 8, 38, 151, 420-426, 713

Cap Breton:
Commission de l'exploitation des houillères, 219
Différend industriel, 82, 87

Cap Traverse—Homarderie au, 220

Casgrain, l'honorable J. P. B.
Acte de l'Amérique britannique du Nord—Amendement projeté à l'—, 629
Adresse en réponse au discours du Trône, 48
La dette du Canada, 48
La politique nationale, 48
Le Canada et la Société des Nations, 49
Le tarif de préférence britannique, 50
L'impôt de guerre sur le revenu, 51
Les chemins de fer nationaux du Canada, 51
Baker—Œuvre commémorative—, 5
Belgique—Convention de commerce avec la —, 793
Canal des égouts de Chicago, 86
Chemins de fer:
Construction du chemin de fer canadien du Pacifique, 219
Garanties provinciales, 148
Lignes canadiennes aux Etats-Unis, 376, 380
Revenus pour transport de marchandises dans l'Ouest et dans l'Est, 146
Différends industriels, 150, 171, 173, 347, 400-414
Disposition des fonds de cantine, 871
Douanes—Tarif des—, 442
Droits sur les marchandises importées d'Angleterre, 363
Gendarmerie Royale du Canada, 214
Grève des employés des postes, 429
Havre de Toronto, 385
Impôt de guerre sur le revenu, 387, 433
Libération conditionnelle, 226
Marine marchande du Canada, 357, 360
Milice, 885-892
Occupation de la Ruhr, 160
Société des Nations, 294, 327-335, 375
Tarif de préférence britannique, 134, 295,
Vapeur Sheba, 209

Chemins de fer:
Chemins de fer nationaux du Canada. (Voyez ce titre)
Chemin de fer Canadien du Pacifique, 219

Chemins de fer—*Fin*
Revenu du transport des marchandises dans l'Ouest et dans l'Est, 146
Garanties provinciales, 148
Southern New England, 375-385, 587, 653
Stewiacke and Landsdowne Valley, 285

Chemins de fer nationaux du Canada:
Annonces et impressions, 362, 374, 500
Compte de dépréciation, 368
Conseil de direction, 846
Critique des journaux, 323, 712
Embranchement Longlac-Nakina, 149
Enquêtes, 188-205, 209, 246-268, 295-318, 349-361, 363, 370, 460-498, 535-547, 590-606, 718-728, 828, 895
Enoncé de MM. Galloway et Vaughan, 313, 314
Entente avec les organisations du Travail, 87
Lignes aux Etats-Unis, 378, 385, 587, 653
Lignes dans la Nouvelle-Ecosse, 127, 225, 757
Lignes dans l'île de Vancouver, 393, 505
Lignes dans l'île du Prince-Edouard, 907
Rails d'acier (contrats), 797, 845
Salaires des fonctionnaires, 223
Termini de Montréal, 849, 905

Commerce:
Ce dont les industries canadiennes ont besoin, 83
Commerce avec la France, 24
Expansion du commerce canadien, 623
Expositions ambulantes, 335
Tarif de préférence britannique, 129, 294, 319, 337-346, 364, 646, 706-711, 763-769, 850, 878
Train-exposition en France et en Belgique, 607-627

Commission Royale Ralston, 127

Conférence interalliée, 846

Convention de commerce avec la Belgique, 772-796

Convention de commerce avec la Finlande, 818-828, 880

Côté, l'honorable J. L.
Adresse en réponse au discours du Trône, 9
L'Ouest de notre pays, 9
Economie et impôts, 10
Ce qui est nécessaire à l'Ouest, 10
Chemins de fer nationaux du Canada—Embranchement de Lloydminster, 560
Présentation au Sénat, 1

Crowe, l'honorable Sanford J.
Chemins de fer nationaux du Canada—Embranchement de Kamloops-Kelowna, 639

D

Dandurand, l'honorable R., C.P.
Acte de l'Amérique Britannique du Nord—Amendement projeté à l'—, 628, 718, 851-856, 908
Adresse en réponse au discours du Trône, 17
Economies dans l'administration, 17
Conditions du pays, 18
Changements dans le tarif, 19
Commerce du Canada avec la France, 21
Agriculture—Dépenses pour—, 796
Banque Canadienne Nationale, 815
Banques, 771
Canal des égouts de Chicago, 83
Cap-Breton:
Commission de l'exploitation des houillères, 219
Différend industriel, 82, 152
Chemins de fer nationaux du Canada:
Bill des embranchements, 211, 212, 213, 233, 234, 269, 270-276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 285, 286, 287, 288, 349, 393, 500-503, 509, 513, 516,-520, 521, 578
China Clay-St. Remi d'Amherst, 234, 289, 804-812, 893, 896
Kamloops-Kelowna, 212, 277, 633-642
Kelvington, 213, 280, 515
Kingsclear-Rivière Ste-Croix, 233, 284, 524-531, 567-577
Lloydminster, 318, 323, 558-564
Longlac-Nakina, 149
Radville-Bengough-Ritchie, 234, 287, 515, 579-583
Rousseau-Laurent, 233, 284, 514
Sunnybrae-Guysborough, 126, 225, 233, 235, 285
Turtleford-Hafford, 213, 280, 549-555
Cargo-boats sur les Grands-Lacs, 160, 167
Compte de dépréciation, 369
Conseil d'administration, 846
Critique des journaux, 323
Enquêtes, 193-207, 249-268, 295-317, 349-360, 363, 370, 468, 497, 535, 720-728, 830-845
Garanties provinciales, 148
Lignes aux Etats-Unis, 378, 385, 587, 653
Lignes dans la Nouvelle-Ecosse, 127, 757
Lignes dans l'île de Vancouver, 505
Lignes dans l'île du Prince-Edouard, 907
Loi de garantie, 533

Dandurand, l'honorable R., C.P.—*Suite*
Rails d'acier, 797, 845
Termini de Montréal, 905
Code criminel (cautionnement), 184
Commission des taux de transport sur les Grand-Lacs, 149
Commission Royale Ralston, 127
Commission internationale du fleuve Saint-Laurent, 152
Compagnies, 508
Compagnies de prêt, 362
Conférence interalliée, 846
Conseil des Recherches, 864
Construction du chemin de fer canadien du Pacifique, 220
Convention de commerce avec la Belgique, 772-795
Convention de commerce avec la Finlande, 818-828, 880
Cour de l'Echiquier, 506
Demandes des industries canadiennes, 83
Différends industriels, 95, 150, 152, 157, 168,-184, 208, 226, 321, 346, 394-414, 426, 454, 750, 771, 798.
Disposition des fonds de cantine, 868
Docks de Midland, 797
Donahey, Gouverneur de l'Ohio, 119
Douanes, 714
Douanes (estimation des droits), 531, 549
Douanes et accise, 146, 864
Douanes—Tarif des—, 391, 441
Droits sur les marchandises importées d'Angleterre, 363
Dubuc—Colonel A. E.—, 149
Eglise-Unie du Canada, 663, 675-704, 747
Entrepôt de Halifax. 326, 327, 516
Etablissement de soldats, 164
Expositions ambulantes, 335
Expropriations, 862
Faillite, 290, 373
Flottille impériale, 361
Fonctionnaires du Yukon, 152
Gendarmerie Royale du Canada, 882
Grève des employés des Postes, 429
Havre de Montréal, 873
Havre de Vancouver, 873
Immigration, 706, 752
Impôt de guerre sur le revenu, 385, 431-440, 459
Juges, 119, 165, 208, 440
Libération conditionnelle, 226
Liquidations, 863
Loi d'enquête sur les coalitions, 187
Loi spéciale des revenus de guerre, 414, 427

Dandurand, l'honorable R., C.P.—*Suite*
Loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 588
Marine marchande, 193-205, 336, 361, 363, 878
Marine—Conventions de la—, 714, 815
Milice, 883-893
Montreal Central Terminal Company, 507
Occupation de la Ruhr, 160
O'Leary—renvoi du receveur des postes à—, 160
Ottawa—Convention de Sa Majesté avec—, 706
Parlement:
Date de la session, 717
Division de la législation, 370
Procédure:
Chambre des Communes, 662, 663
Demande d'un document non-officiel, 355
Travaux de l'entretien du terrain, 500
Pêcheries, 868
Pensions, 894, 898-905
Percepteur des douanes à Pictou, 118
Pilotage—Dépenses pour—, 371
Port Latour—Brise-lames du—, 154
Postes, 705
Prisons publiques et de réforme, 440
Produits alimentaires pour les animaux, 757
Provinces maritimes, 505
Rapports des ministères, 430, 505, 718
Ratz, Feu le Sénateur—, 78
Réforme législative, 81-82
Représentation dans la Chambre des Communes, 859
Réserves houillères de l'Alberta, 393, 415-420, 445-452
Rétablissement des soldats dans la vie civile, 126, 893
Revenu consolidé et vérification des comptes, 506
Sauvages, 798, 816
Sénat:
Ajournements, 80, 188
Besogne de la session, 393
Réduction du nombre des sénateurs, 231
Suspension des règles, 508
Travail du Sénat, 589, 906
Sénateurs malades, 762
Service administratif:
Auditeur général, 95
Comité spécial, 3, 4, 61
Congés, 20
Conseils des vérificateurs, 118
Heures de bureau, 129

Dandurand, l'honorable R., C.P.—*Fin*
Ministère de l'Hygiène, 127
Pensions aux fonctionnaires publics, 673, 674, 728-736
Société des Nations, 245, 334, 335, 375
Statuts revisés du Canada, 863
Subsides, 100, 234, 908
Tarif de préférence britannique, 294, 319, 339, 710, 850, 879
Taux de fret par navigation intérieure, 149, 812
Terres fédérales, 532
Terrains réservés pour les indiens, 705
Thorne, Feu le sénateur—, 78
Titres de biens-fonds, 548
Toronto:
Avances pour le havre, 385
Edifice des douanes, 504
Loi de la Compagnie Terminal, 846-849, 862
Traité concernant les spiritueux, 83, 124, 209, 320, 430
Train-exposition en France et en Belgique, 626
Turquie—Guerre avec la—, 318, 326
Watters J. C.—Emploi de—160, 209
Wembley—Voyage de membres du Parlement à l'exposition—, 504
Winnipeg—Aide aux sans-travail de—, 225, 322, 516
Wroughton, Assistant-Commissaire, 715, 796

Daniel, l'honorable John W.
Eglise-Unie du Canada, 702
Embranchement Kingsclear-Rivière Sainte-Croix, 524, 568
Expropriations, 863
Milice, 885
Pilotage—Dépenses pour—, 371

David, l'honorable L. O.
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 718
Canal des égouts de Chicago, 83
Convention de commerce avec la Belgique, 776-792
Différend industriel au Cap-Breton, 82, 87, 152
Division de la législation, 369, 393
Industrie canadienne—besoins de l'—, 83
Tarif de préférence britannique, 129, 294, 319, 336-341, 647, 878
Train-exposition en France et en Belgique, 623

Distilleries, 549

Divorce Mullins, 606

Divorce—Procédure dans la législation de—, 373

Docks de Midland, 797

Donahey, Gouverneur de l'Ohio, 119

Donnelly, l'honorable James M.
Eglise-Unie du Canada, 699, 715

Dubuc, Colonel A. E., 149

E

Enquêtes au sujet des coalitions—Loi des—, 187

Entrepôts de Halifax, 319, 516

Expositions ambulantes, 335

Expositions internationales, 589

F

Flottille impériale—Bienvenue à la—, 361

Foster, le très honorable sir George E., C.P., G.C.M.G.
Adresse en réponse au discours du Trône, 39
Notre situation financière, 40
Les économies possibles dans l'administration, 41
Surveillance des crédits et des dépenses, 42
Changement dans le tarif des douanes, 46
Développement de nos ressources naturelles, 47
Banque Canadienne Nationale, 503
Brevets, 153
Chemins de fer nationaux du Canada:
Bills des embranchements, 274, 289, 512, 517, 528
Kamloops-Kelowna, 634, 642
Voies sur l'île de Vancouver, 393, 505
Conseil des vérificateurs, 118
Différends industriels, 412
Douanes—Tarif des—, 392
Eglise-Unie du Canada, 702
Entrepôt de Halifax, 516
Expositions ambulantes, 335
Fonctionnaires du Yukon, 152
Impression des rapports dans le Hansard du Sénat, 218
Juges, 166
Occupation de la Ruhr, 162
Pensions aux fonctionnaires publics, 730-734
Rapports retardés et incomplets des ministères, 430, 505, 718
Société des Nations, 235-245
Spiritueux—Commerce des—, 87, 209, 320, 336, 429, 718

Foster, le très honorable sir G. E.—Fin
Tarif de préférence britannique, 647-653
Train-exposition en France et en Belgique, 625

Foster, l'honorable George G.
Dominion Electric Protection Company, 159, 208, 268, 443
Eglise-Unie du Canada, 680-690
Entretien des terrains du Parlement, 499
Représentation à la Chambre des Communes, 860

G

Gillis, l'honorable Archibald B.
Chemins de fer nationaux du Canada:
Bills des embranchements, 348, 579
Embranchement Turtleford-Hafford, 556
Disposition des fonds de cantine, 870
Etablissement de soldats, 162, 187
Eglise-Unie du Canada, 655-658, 675-698, 742-747

Gordon, l'honorable George
Chemins de fer nationaux du Canada:
Bills des embranchements, 520
Kingsclear-Rivière Sainte-Croix, 524, 566-577
Conseil des recherches, 867
Différends industriels, 396
Disposition des fonds de cantine, 872
Havre de Montréal, 877
Libération conditionnelle, 230

Gouverneur général
Discours du Trône, 1
Ouverture de la session, 1
Prorogation, 915
Réponse à l'adresse, 118

Green, l'honorable Robert F.
Chemins de fer nationaux du Canada:
Embranchement Kamloops-Kelowna, 638

Grève des employés des postes, 429

Griesbach, l'honorable W. A., C.B., C.M.G., D.S.O.
Chemins de fer nationaux du Canada:
Bills des embranchements, 393
Embranchement de Lloydminster, 561
Code criminel (Scrip), 283
Commission internationale du fleuve Saint-Laurent, 151
Conseil des recherches, 866
Date de la session, 716
Différends industriels, 403
Disposition des fonds de cantine, 869

Griesbach, l'honorable W. A.—*Fin*
Distilleries, 549
Donahey, Gouverneur de l'Ohio, 119
Etablissement de soldats, 187
Gendarmerie Royale du Canada, 216, 882
Impôt de guerre sur le revenu, 434
Milice, 885-893
Pensions, 895, 897-905.
Pensions aux fonctionnaires publics, 730-739
Sauvages, 801
Tarif des douanes, 442
Turquie—Guerre avec la—, 318, 326
Wroughton, assistant commissaire de la Gendarmerie Royale, 715, 796

H

Haydon, l'honorable Andrew
Chemins de fer nationaux du Canada, 356, 487-496, 728
Faillite, 368, 373
Présentation au Sénat, 82
Home Bank—Faillite de la—, 8, 30
Houillères de l'Alberta, 392, 415, 443-453

I

Ile du Prince-Edouard:
Cap-Traverse—Homarderie du—, 220
Chemins de fer, 279, 907
Chemins de fer nationaux du Canada, 907
O'Leary—Renvoi du receveur des postes à—, 160

Impôts, 6, 10, 12, 19, 21, 36, 47

Impressions du Parlement, 159

K

Kemp, l'honorable sir Edward, C.P., K.C.M.G.
Chemins de fer nationaux du Canada, 368
Convention de commerce avec la Belgique, 776-782
Toronto Terminal Company—Bill concernant la—, 821-826, 846-849, 862

L

Laird, l'honorable Henry W.
Chemins de fer nationaux du Canada:
Radville-Bengough-Ritchie, 584
Sunnybrae-Guysborough, 126
Turtleford-Hafford, 552
Pensions, 898

Lavergne, l'honorable Louis
Eglise-Unie du Canada, 498

Law, Feu M. le député—, 6

L'Espérance, l'honorable D. O.
Baker—Œuvre commémorative—, 5

Lougheed, l'honorable sir James
Acte de l'Amérique britannique du Nord: Amendement projeté, 628, 852
Adresse en réponse au discours du Trône, 10
Administration publique, dette, dépenses, 11
Impôts au Canada, 12
Notre rouage administratif, 14
Chemins de fer nationaux du Canada:
Bills des embranchements, 269, 271-276, 502, 509-512, 804
Kamloops-Kelowna, 634-637
Kingsclear-Rivière Sainte-Croix, 233, 523-531, 565-567
Lloydminster, 558-560
Turtleford-Hafford, 549
Critique des journaux, 323
Enquêtes, 197, 298, 353, 355, 829
Code criminel—Jeux de hasard, 717, 770
Compagnies, 654
Conférence interalliée, 846.
Conseil des recherches, 864
Convention de commerce avec la Belgique, 772-783
Convention de commerce avec la Finlande, 818-826, 880
Différends industriels, 96, 169, 226, 321, 348, 456, 751
Disposition des fonds de cantine, 871
Divorce Mullins, 607
Divorce—Procédure légale dans les pétitions de—, 373
Eglise-Unie du Canada, 685-704
Expropriations, 862
Houillères d'Alberta, 445-453
Immigration, 705, 753
Impôt de guerre sur le revenu, 385, 432-440
Juges, 119, 165
Libération conditionnelle, 228
Milice, 886-893
Pensions, 674, 894, 897-904, 911-914
Ratz, Feu le Sénateur—, 79
Réforme législative, 82
Rouage administratif, 14
Sauvages, 798, 817
Sénat:
Suspension des règlements, 508
Travail du Sénat, 906
Sénateurs malades, 762
Service administratif, 4
Spiritueux—Traité concernant les—, 83, 124

Lougheed, l'honorable sir James—*Fin*
Subsides, 97, 234, 909
Thorne, Feu le Sénateur—, 79
Titres de biens-fonds, 548
Lynch-Staunton, l'honorable George
Chemins de fer nationaux du Canada—Embranchement Turtleford-Hafford, 553-555
Différends industriels, 398-411, 458, 750
Eglise-Unie du Canada, 680-703, 742
Entretien des terrains du Parlement, 499
Subsides, 114

M

Marine:
Marine marchande du Gouvernement, 188, 336, 363
Pilotage—Dépenses du—, 371
Sheba—Vapeur—, 209

Macdonell, l'honorable Archibald H., C.M.G.
Date de la session, 715
Disposition des fonds de cantine, 870

McCoig, l'honorable Archibald B.
Eglise-Unie du Canada, 695

McCormick, l'honorable John
Convention de commerce avec la Belgique, 781-787, 794
Havre de Montréal, 877
Milice, 884-893
Tarif de préférence britannique, 344

McDonald, l'honorable John A.
Embranchements des chemins de fer nationaux du Canada, 275, 520
Expansion du commerce canadien, 623
Train-exposition en France et en Belgique, 623

McHugh, l'honorable George
Dette du Canada, 93
Libération conditionnelle, 229

McLean, l'honorable John
Chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard, 279
Conventions de la marine, 816

McLennan, l'honorable John S.
Chemins de fer nationaux du Canada:
Embranchements, 512, 516
Kamloops-Kelowna, 639
Facilités dans l'Est de la Nouvelle-Ecosse, 757
Conseil des recherches, 865
Immigration, 755
Milice, 886

McLennan, l'honorable John S.—*Fin*
Réserves houillères de l'Alberta, 451
Société des Nations, 291-293

McMeans, l'honorable Lendrum
Aide aux sans-travail de Winnipeg, 225, 322
Banque Canadienne Nationale, 503
Chemins de fer nationaux du Canada, 211, 276, 594, 725
Longlac-Nakina, 149
Critique des journaux, 325, 712
Code criminel (cautionnement), 186
Compagnies de prêt, 361
Différends industriels, 321
General Animals Insurance Company, 159, 208
Impôt de guerre sur le revenu, 387, 433
Juges, 119
Libération conditionnelle, 227
Pensions, 897
Pensions aux fonctionnaires publics, 734
Revenus du transport par voies ferrées dans l'Est et dans l'Ouest, 146
Sauvages, 817
Tarif de préférence britannique, 135
Wembley—Exposition—, 504, 516

Michener, l'honorable Edward
Chemins de fer nationaux du Canada.—Embranchement Kamloops-Kelowna, 645

Murphy, l'honorable Patrick C.
Cap Traverse—Homarderie au—, 220
Chemins de fer nationaux du Canada:
Embranchements, 278, 519
Kingsclear—Rivière Sainte-Croix, 530
Chemin de fer sur l'île du Prince-Edouard, 278
Différends industriels, 170, 401
O'Leary—Renvoi du receveur des postes à—, 160
Question de privilège, 224
Watters—Emploi de J. C.—, 209

N

Nouvelle-Ecosse:
Question d'intérêt public en Nouvelle-Ecosse, 87
Facilités de chemin de fer, 757

O

Occupation de la Ruhr, 160

P

Pardee, l'honorable Frederick F.
Adresse en réponse au discours du Trône, 6
L'esprit canadien, 6

Pardee, l'honorable Frederick F.—*Fin*
Impôts et dépenses, 6
Les chemins de fer nationaux du Canada, 7
Nos houillères de l'Ouest, 8
La canalisation du Saint-Laurent, 8
La faillite de la Home Bank, 8
Chemins de fer nationaux du Canada:
Bills des embranchements, 502, 518-520
Turtleford-Hafford, 551
Enquêtes, 198-203, 299, 466, 590-604
Eglise-Unie du Canada, 684-702, 741
Impôt de guerre sur le revenu, 388
Pensions, 897-902
Toronto—Edifice des douanes à—, 504

Parlement:
Drapeau sur l'édifice, 320
Entretien des terrains, 499
Réforme législative, 393
Sanction royale, 126, 283, 915
Session:
Date de la session, 715
Discours du Trône, 1-19, 21-60, 61-78, 917, 918
Ouverture, 1
Prorogation, 915
Procédure parlementaire:
Chambre des communes, 662, 663
Demande de document non officiel, 355
Publication de rapports partiaux, 218

Pictou—Percepteur des douanes et de l'accise à—, 118

Planta, l'honorable Albert E.
Bill concernant les sauvages, 798

Poirier, l'honorable Pascal
Débats et rapports du Sénat, 654

Pope, l'honorable Rufus H.
Adresse en réponse au discours du Trône, 52
Politique tarifaire du Gouvernement, 53
L'exode des Canadiens nés au Canada, 54
Protection et agriculture, 55
Nos réserves houillères de l'Ouest, 57
Embranchements du C.N., 59
Le service public, 60
Chemins de fer nationaux du Canada—Bill des embranchements, 211
Etablissement des soldats, 164
Réserves houillères de l'Alberta, 392, 415-418, 443-445
Sauvages, 800, 817

Port Latour—Brise-lames du—, 154

Préférence britannique—Tarif de— (voyez: Commerce)

Provinces maritimes—Questions concernant les—, 505

Provinces—Statistiques des—, 348

R

Rapports incomplets et retardés, 505

Ratz—Feu le sénateur—, 79

Reid, l'honorable John D.
Acte de l'Amérique britannique du Nord—Amendement projeté à—, 852
Canalisation du fleuve Saint-Laurent, 420-426
Chemins de fer nationaux du Canada:
Bills des embranchements, 500, 518
China Clay-St-Rémi d'Amherst, 805
Kingsclear-Rivière Sainte-Croix, 527
Voies aux Etats-Unis, 382
Douanes (estimation des droits), 531
Eglise-Unie du Canada, 660-673, 674-704, 741-749
Havre de Montréal, 874
Impôt de guerre sur le revenu, 436
Jeux de hasard, 770
Pensions aux fonctionnaires publics, 731-737
Procédure parlementaire — Chambre des Communes, 662, 663
Sénateur—Rumeur de la démission d'un—, 859
Sénat—Travail du—, 905
Taux de fret par navigation intérieure, 813
Toronto Terminals—Bill concernant la compagnie—, 849

Robertson, l'honorable Gideon D.
Adresse en réponse au discours du Trône, 24
Conditions financières, 24
Emigration et chômage, 25
Le réseau des chemins de fer nationaux du Canada, 27
Le combustible, 29
Besoin des industries dans l'Ouest, 29
Faillite de la Home Bank, 30
Chemins de fer nationaux du Canada:
Bills des embranchements, 518
China Clay-St-Rémi d'Amherst, 809
Kamloops-Kelowna, 643
Lloydminster, 563-565
Radville-Bengough-Ritchie, 515, 578-584
Turtleford-Hafford, 550-558
Enquêtes, 204, 299, 352, 594, 606, 828
Chômage, 25
Convention de commerce avec la Belgique, 786-794

Robertson, l'honorable Gideon D.—*Fin*
Convention de commerce avec la Finlande, 827
Différends industriels, 172, 177-180, 346, 395-412, 458, 751, 771
Eglise-Unie du Canada, 654-665, 678-704, 714, 740-745
Gages, 31
Grève des employés des postes, 429
Houillères de l'Alberta, 420, 451
Milice, 885
Pensions, 912
Service administratif:
Comité spécial, 4
Pensions aux fonctionnaires, 673, 730-739
Southern New England Railway, 375-385, 587
Tarif de préférence britannique, 137
Tarif des douanes, 441

Robinson, l'honorable C. W.
Chemins de fer nationaux du Canada—Embranchement Kingsclear-Rivière Sainte-Croix, 568-573
Présentation au Sénat, 159

Roche, l'honorable Wm.
Chemins de fer nationaux du Canada—Enquêtes, 544-547
Conventions de la marine, 815
Différends industriels, 183
Eglise-Unie du Canada, 659-668, 745
Milice, 888
Postes, 705
Réserves houillères de l'Alberta, 450
Sénateurs malades, 762
Tarif de préférence britannique, 341

Ross, l'honorable W. B.
Acte de l'Amérique britannique du Nord—Amendement projeté, 630
Chemins de fer nationaux du Canada:
Embranchements, 502, 517, 580
Kamloops-Kelowna, 637
Convention avec les organisateurs du Travail, 87
Différends industriels, 152, 157, 172-178, 399-414, 426, 454, 750, 771
Eglise-Unie du Canada, 687-698
Impôt de guerre sur le revenu, 385, 431-440, 459, 741-749
Juges, 119, 165
Milice, 891
Rapports incomplets et retardés, 430
Service administratif—Comité spécial, 4
Subsides, 111

S

Sanction royale des bills, 126, 283, 915
Schaffner, l'honorable Frederick L.
Canalisation du Saint-Laurent, 421-425
Date de la session, 716
Marine marchande du gouvernement, 315
Pensions, 897
Pensions aux fonctionnaires publics, 728
Réduction du nombre de sénateurs, 155
Taux de fret par navigation intérieure, 813

Sénat:
Ajournements, 79, 145, 188
Débats et rapports:
Copies additionnelles, 654
Emploi de correspondants des journaux, 654
Impression de rapports au Hansard, 218
Démission d'un sénateur—Rumeur de la—, 859
Nouveaux sénateurs:
Aylesworth, l'honorable sir Allen, 126
Côté, l'honorable J. L., 1
Haydon, l'honorable Andrew, 82
Robinson, l'honorable C. W., 159
Réduction du nombre des sénateurs, 88, 155, 220-224, 231
Sénateurs décédés:
Ratz—feu le sénateur Valentine—, 79
Thorne—feu le sénateur W. H.—, 79
Sénateurs malades, 762
Suspension des règles du Sénat, 187, 508, 674
Travail de la session, 393
Travail du Sénat, 589, 905

Service administratif:
Allocations supplémentaires, 213, 224
Auditeur général, 95
Comité spécial, 3, 61, R. 857
Congés, 20
Conseil de vérification, 118
Douanes et accise, 146
Fonctionnaires du Yukon, 152
Heures de bureau, 129
Ministère de l'Hygiène, 126
Règlements, 119
Rétablissement des soldats dans la vie civile, 126

Société des Nations, 235-246, 291-294, 327-335, 375, 534

Soldats-colons—Etablissement des—, 162, 187

Spiritueux:
Entrepôts de Halifax, 326
Exportation, 87, 209, 320, 429, 718

Spiritueux—*Fin*
Importation, 152
Infractions à la loi, 336
Traité de commerce, 83, 123

Stanfield, l'honorable John
Chemin de fer de Stewiacke et de Lansdowne Valley, 285

Subsides, (Voyez Bills)

T

Tanner, l'honorable Charles E.
Acte de l'Amérique britannique du Nord—Amendement projeté—,853
Agriculture—Dépenses du gouvernement pour l'—, 796
Cap-Breton—Commission concernant les mines du—, 219
Chemins de fer nationaux du Canada:
Annonces et impressions, 362, 374
Contrats pour rails d'acier, 797, 845
Embranchements Sunnybrae-Guysborough, 127, 225, 235
Enquêtes, 200, 535-544, 830
Voies ferrées dans la Nouvelle-Ecosse, 127
Coalitions—Loi concernant les—, 187
Commission des taux de fret sur les Grands lacs, 149
Disposition des fonds de cantine, 873
Dubuc, colonel A, E., 149
Eglise-Unie du Canada, 747
Halifax:
Entrepôt de douanes, 319, 326
Spiritueux emmagasinés, 326
Impôt de guerre sur le revenu, 436
Milice, 886-893
Nouvelle-Ecosse—Questions d'intérêt public dans la—, 87
Pensions, 912
Pictou—Percepteur des douanes et de l'accise à—, 118
Port Latour—Brise-lames du—, 154
Provinces maritimes—Questions concernant les—, 505
Ralston—Commission royale—, 127
Rétablissement des soldats dans la vie civile, 126
Service administratif:
Heures de bureau, 129
Ministère de l'Hygiène publique, 126
Ministère des Douanes et de l'Accise, 146
Règlements, 119
Watters—Emploi de J. C.—, 160, 209

Taylor, l'honorable James D.
Chemins de fer nationaux du Canada—enquêtes—, 188-205, 297-318, 350-361, 370, 460-490, 718-728
Marine marchande, 188-205, 336, 363

Tessier, l'honorable Jules
Chemins de fer nationaux du Canada—Enquêtes, 356, 895
Eglise-Unie du Canada, 498

Thorne—Feu le sénateur W. H.—, 79

Toronto:
Avances à la commission du havre, 385
Edifice des douanes, 504

Train-exposition canadien en France et en Belgique, 607-627

Transport:
Cabotiers du gouvernement sur les Grands lacs, 167
Commission des taux de fret sur les Grands lacs, 149
Navires des lacs *Orr* et *Kearsarge,* 159, 167

Travail:
Aide aux sans-travail de Winnipeg, 225, 322
Cap-Breton—Différend industriel au—, 82, 87
Chemins de fer nationaux du Canada—Entente avec les employés des—, 87
Chômage, 25
Gages, 31
Grève des employés des Postes, 429
Population et unions travaillistes, 34
Watters—Emploi de J. C.—, 160, 209

Turgeon, l'honorable O.
Adresse en réponse au discours du Trône, 73
Tarif de protection, 74
Embranchements des chemins de fer nationaux du Canada, 74
Economie du gouvernement, 76
Commerce canadien par les ports canadiens, 76
Réduction proposée du nombre des sénateurs, 93
Tarif de préférence britannique, 707-711

Turquie—Guerre avec la—, 318, 326

Turriff, l'honorable J. G.
Adresse en réponse au discours du Trône, 31
Condition financière du pays, 32
Le gouvernement et les partis politiques, 32
Les manufacturiers et le tarif, 33

Turriff, l'honorable J. G.—*Fin*
La population et les unions travaillistes, 34
Colonisation de l'Ouest canadien, 35
Dépenses du gouvernement, 36
Embranchements des chemins de fer nationaux du Canada, 36
Canalisation du fleuve Saint-Laurent, 38
Réduction proposée du nombre des sénateurs, 88
Réforme législative, 82
Revenus du transport des marchandises par voies ferrées dans l'Est et dans l'Ouest, 147
Tarif de préférence britannique, 132

W

Watson, l'honorable Robert
Baker—Œuvre commémorative—, 5
Chemins de fer nationaux du Canada:
Critique des journaux, 324
Embranchement Turtleford-Hafford, 557
Law—Feu M. le député—, 6

Watters—Emploi de J. C.—, 160, 209

Webster, l'honorable Lorne C.
Convention de commerce avec la Finlande, 880
Différends industriels, 172, 394-414
Eglise-Unie du Canada, 668-673

Webster, l'honorable Lorne C.—*Fin.*
Immigration, 755
Tarif de préférence britannique, 294, 319, 364, 710

Wembley—Exposition de—, 504, 516

White, l'honorable Gerald V.
Eglise-Unie du Canada, 657

White, l'honorable Smeaton
Code criminel (Cautionnement), 184
Différends industriels, 171
Drapeau sur les édifices du Parlement, 320
Impressions du Parlement, 159
Libération conditionnelle, 226
Milice, 886
Terminus du chemin de fer national canadien à Montréal, 905

Willoughby, l'honorable W. B.
Embranchement Radville-Bengough-Ritchie, 579-583
Impôt de guerre sur le revenu, 434

Winnipeg—Aide aux sans-travail de—, 225, 322

Wroughton, T. A., commissaire adjoint de la Gendarmerie Royale Canadienne, 715, 796

Y

Yukon—Fonctionnaires du Gouvernement au —, 152